

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office

出 願 年 月 日

Date of Application: 2001年11月20日

出 願 番 号

Application Number: 特願2001-355252

[ST.10/C]:

[JP2001-355252]

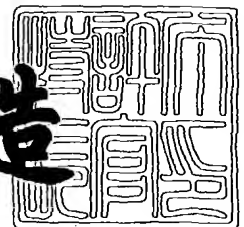
出 願 人

Applicant(s): 精工技研株式会社

2002年 4月26日

特 許 庁 長 官
Commissioner,
Japan Patent Office

及 川 耕 造



出証番号 出証特2002-3031321

【書類名】 特許願

【整理番号】 P6897SGNP

【提出日】 平成13年11月20日

【あて先】 特許庁長官 殿

【国際特許分類】 B60J 7/08

【発明者】

【住所又は居所】 東京都目黒区碑文谷4丁目15番3号 精工技研株式会社
社内

【氏名】 堀 政樹

【発明者】

【住所又は居所】 東京都目黒区碑文谷4丁目15番3号 精工技研株式会社
社内

【氏名】 杉本 勝身

【特許出願人】

【識別番号】 000195627

【氏名又は名称】 精工技研株式会社

【代理人】

【識別番号】 100080816

【弁理士】

【氏名又は名称】 加藤 朝道

【電話番号】 045-476-1131

【先の出願に基づく優先権主張】

【出願番号】 特願2001- 15098

【出願日】 平成13年 1月23日

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 030362

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 - 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9803693

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書
【発明の名称】 トラック等のウイング開閉装置
【特許請求の範囲】

【請求項1】

トラック等の車体上に設けられた荷箱の屋根部と側部を覆うよう、該荷箱の該屋根部付近において該車体に対し枢支された、ウイングをはね上げるためのウイング開閉装置であって、

前記ウイング開閉装置が、前記ウイングが回転するときの該ウイング重量によるモーメントと、該ウイング開閉装置が発生するモーメントとの関係を表すモーメント特性が、互いに異なる複数のウイング開閉装置を組合わせて構成され、

前記複数のウイング開閉装置のうち少なくとも一つが、前記ウイングをはね上げるための付勢力を発生するばねと、前記ばねの付勢力を前記ウイングに伝達するためのリンク機構と、を有する、ことを特徴とするウイング開閉装置。

【請求項2】

トラック等の車体上に設けられた荷箱の屋根部と側部を覆うよう、該荷箱の該屋根部付近において該車体に対し枢支された、ウイングをはね上げるためのウイング開閉装置であって、

前記ウイング開閉装置が複数のウイング開閉装置から構成され、

前記複数のウイング開閉装置のうち、一の該ウイング開閉装置が発生するモーメントと、前記ウイングが回転するときの該ウイング重量によるモーメントとの不一致が、他の該ウイング開閉装置が発生するモーメントによって補償され、

前記複数のウイング開閉装置の少なくとも一つが、前記ウイングをはね上げるための付勢力を発生するばねと、前記ばねの付勢力を前記ウイングに伝達するためのリンク機構と、を有する、ことを特徴とするウイング開閉装置。

【請求項3】

トラック等の車体上に設けられた荷箱の屋根部と側部を覆うよう、該荷箱の該屋根部付近において該車体に対し枢支された、ウイングをはね上げるためのウイング開閉装置であって、

前記ウイング開閉装置が、前記ウイングの回転角度とウイング開閉装置が発生

するモーメントとの関係を表すモーメント特性が互いに異なる複数のウイング開閉装置を組合わせて構成されることを特徴とするウイング開閉装置。

【請求項 4】

前記複数のウイング開閉装置のうち少なくとも一つが、前記ウイングをはね上げるための付勢力を発生するばねと、前記ばねの付勢力を前記ウイングに伝達するためのリンク機構と、を有する、ことを特徴とする請求項 3 記載のウイング開閉装置。

【請求項 5】

互いに前記モーメント特性が異なる前記複数のウイング開閉装置が、
前記ウイングの重量モーメントが最大となる該ウイングの回動角度よりも大きな回動角度で最大のモーメントを発生する第 1 のウイング開閉装置と、
前記ウイングの重量モーメントが最大となる該ウイングの回動角度よりも小さな回動角度で最大のモーメントを発生する第 2 のウイング開閉装置と、
を含んで構成されることを特徴とする請求項 3 記載のウイング開閉装置。

【請求項 6】

互いに前記モーメント特性が異なる前記複数のウイング開閉装置の一方が前記ウイングの閉止時において鳥居の内部に収容され、他方が該鳥居の内部に収容された当該ウイング開閉装置に前記車体の前後方向に沿って隣接して該鳥居の外部に取付けられることを特徴とする請求項 3 記載のウイング開閉装置。

【請求項 7】

前記複数のウイング開閉装置が、鉛直方向に沿って併設されたことを特徴とする請求項 3 記載のウイング開閉装置。

【請求項 8】

前記複数のウイング開閉装置のうち、
第 1 のウイング開閉装置が、
前記ウイングの内側に互いに揺動可能に連結された第 1 - 1 のリンク部材と、
前記車体に対して枢支されると共に第 1 - 1 のリンク部材に互いに揺動可能に連結された第 1 - 2 のリンク部材と、
第 1 - 2 のリンク部材に互いに揺動可能に連結された第 1 - 3 のリンク部材と

第 1 - 3 のリンク部材に連結された第 1 - 1 のばねロッドと、
前記第 1 - 3 のリンク部材と前記ばねロッドとの連結点を並進させる第 1 - 1
の案内部材と、
前記車体と前記ばねロッドの間に介装された第 1 のばねと、
を有し、
第 2 のウイング開閉装置が、
前記ウイングの内側に互いに揺動可能に連結された第 2 - 1 のリンク部材と、
前記第 2 - 1 のリンク部材に連結された第 2 のばねロッドと、
前記車体と前記第 2 のばねロッドの間に介装された第 2 のばねと、
前記第 2 - 1 のリンク部材と前記第 2 のばねロッドとの連結点を並進させる第
2 - 1 の案内部材と、
を有することを特徴とする請求項 3 記載のウイング開閉装置。

【請求項 9】

前記複数のウイング開閉装置のうち、
第 1 及び第 2 のウイング開閉装置がいずれも、
前記ウイングの内側に互いに揺動可能に連結された第 1 のリンク部材と、
前記第 1 のリンク部材に連結されたばねロッドと、
前記車体と前記ばねロッドの間に介装されたばねと、
前記第 1 のリンク部材と前記ばねロッドとの連結点を並進させる案内部材と、
を有すると共に、
前記ウイングの閉止位置において、前記第 1 のウイング開閉装置の方が前記第
2 のウイング開閉装置よりも、前記ばねのばね軸方向と前記第 1 のリンク部材の
なす角度が小さいことを特徴とする請求項 3 記載のウイング開閉装置。

【請求項 10】

前記複数のウイング開閉装置のうち、
第 1 及び第 2 のウイング開閉装置がいずれも、
前記ウイングの内側に互いに揺動可能に連結されると共に、前記車体に対して
枢支された第 1 のリンク部材と、

前記車体に対して枢動するよう前記車体と前記第 1 のリンク部材の間に介装されたばねと、を有すると共に、

前記ウイングの閉止位置において、前記第 1 のウイング開閉装置の方が前記第 2 のウイング開閉装置よりも、前記ウイングの枢支点から、前記ばねと前記第 1 のリンク部材との連結点と、前記第 1 のリンク部材と前記ウイングとの連結点とを結ぶ線分、に下ろしたモーメントの腕が長いことを特徴とする請求項 3 記載のウイング開閉装置。

【請求項 1 1】

前記複数のウイング開閉装置のうち、
第 1 のウイング開閉装置が、
前記ウイングの内側に互いに揺動可能に連結された第 1 - 1 のリンク部材と、
前記車体に対して枢支されると共に第 1 - 1 のリンク部材に互いに揺動可能に連結された第 1 - 2 のリンク部材と、
第 1 - 2 のリンク部材に互いに揺動可能に連結された第 1 - 3 のリンク部材と、
第 1 - 3 のリンク部材に連結された第 1 - 1 のばねロッドと、
前記第 1 - 3 のリンク部材と前記ばねロッドとの連結点を並進させる第 1 - 1 の案内部材と、
前記車体と前記ばねロッドの間に介装された第 1 のばねと、
を有し、
第 2 のウイング開閉装置が、
前記ウイングの内側に揺動及び滑動可能に連結されると共に、前記車体に対して枢支された第 2 - 1 のリンク部材と、
前記第 2 - 1 のリンク部材に連結された第 2 のばねロッドと、
前記車体に対して枢支され、前記第 2 - 1 のリンク部材に第 2 のばねロッドを介して又は介さずに連結された第 2 のばねと、
を有することを特徴とする請求項 3 記載のウイング開閉装置。

【請求項 1 2】

前記複数のウイング開閉装置のうち、

第 1 のウイング開閉装置が、

前記ウイングの内側に互いに揺動可能に連結された第 1 - 1 のリンク部材と、

前記車体に対して枢支されると共に第 1 - 1 のリンク部材に互いに揺動可能に連結された第 1 - 2 のリンク部材と、

前記第 1 - 2 のリンク部材に互いに揺動可能に連結された第 1 - 3 のリンク部材と、

前記第 1 - 3 のリンク部材に連結された第 1 - 1 のばねロッドと、

前記第 1 - 3 のリンク部材と前記ばねロッドとの連結点を並進させる第 1 - 1 の案内部材と、

前記車体と前記ばねロッドの間に介装された第 1 のばねと、

を有し、

前記第 2 のウイング開閉装置が、

前記ウイングの内側に互いに揺動可能に連結された第 2 - 1 のリンク部材と、

前記第 2 - 1 のリンク部材に連結された第 2 のばね部材と、

前記車体に対して枢動するよう該車体と前記第 2 のばね部材の間に介装された第 2 のばねと、

前記車体に対して枢支されると共に、前記第 2 - 1 のリンク部材と前記第 2 のばねロッドとの連結点に連結された第 2 - 2 のリンク部材と、

を有することを特徴とする請求項 3 記載のウイング開閉装置。

【請求項 1 3】

前記複数のウイング開閉装置が、互いに作動範囲の異なる第 1 及び第 2 のウイング開閉装置を有することを特徴とする請求項 3 記載のウイング開閉装置。

【請求項 1 4】

前記複数のウイング開閉装置のうち、前記ウイング開放時、少なくとも一つの該ウイング開閉装置の作動を停止させるストッパを有することを特徴とする請求項 3 記載のウイング開閉装置。

【請求項 1 5】

前記ストッパが作用する前記ウイング開閉装置は、

前記ウイングを開閉するための駆動力を発生するばねと、

前記車体に対して枢支されると共に、一側が前記ウイングの内側に摺動可能及び揺動可能に連結され、他側が前記ばねに対して連結され、該ばねの駆動力を該ウイングに伝達するリンク機構と、

を有し、

前記リンク機構の前記ウイングの内側に摺接する部分は、前記ストッパが作動して該ストッパが作用する前記ウイング開閉装置の作動が停止された際、前記ウイングとの摺接面から離間することを特徴とする請求項 1 4 記載のウイング開閉装置。

【請求項 1 6】

前記複数のウイング開閉装置のうち、

少なくとも一つの前記ウイング開閉装置が、前記ウイングの内側と前記車体との間に介装されたねじりばねを有することを特徴とする請求項 3 記載のウイング開閉装置。

【発明の詳細な説明】

【0 0 0 1】

【発明の属する技術分野】

本発明は、ウイング開閉装置に関し、特に、トラック等のウイング開閉装置に関する。

【0 0 0 2】

【従来の技術】

従来、ウイングを開閉させるための駆動装置として、一般的に、油圧シリンダ又はモータが用いられている。

【0 0 0 3】

【発明が解決しようとする課題】

しかしながら、ウイングを開閉させるための駆動装置として、一般的に、油圧シリンダ又はモータを用いた場合、これら油圧シリンダやモータを駆動するための配管、配線ないし電源が必要となる。これによって、ウイングを開閉するための装置が肥大化するという問題点、メンテナンスに手間が掛かるという問題点、仮に上記駆動装置が故障した場合、修理が面倒であるという問題点が生じている

【 0 0 0 4 】

本発明の目的は、簡素な構造を備え、かつメンテナンスがほとんど不要とされる、ばねとリンク機構を用いたウイング開閉装置を提供することである。本発明のさらなる目的は、ウイングの回動角度に応じて必要十分なモーメントをウイングに加えることができるウイング開閉装置を提供することである。

【 0 0 0 5 】

【課題を解決するための手段】

上記課題を解決するため、本発明は、ウイングをはね上げるためのウイング開閉装置であって、ウイングの回動角度とウイング開閉装置が発生するモーメントとの関係を表すモーメント特性が互いに異なる複数のウイング開閉装置を組合わせて構成されることを特徴とするウイング開閉装置を提供する。

【 0 0 0 6 】

また、本発明は、本発明の他の視点において、トラック等の車体上に設けられた荷箱の屋根部と側部を覆うよう、該荷箱の該屋根部付近において該車体に対し枢支された、ウイングをはね上げるためのウイング開閉装置であって、前記ウイング開閉装置が、前記ウイングが回動するときの該ウイング重量によるモーメントと、該ウイング開閉装置が発生するモーメントとの関係を表すモーメント特性が、互いに異なる複数のウイング開閉装置を組合わせて構成され、前記複数のウイング開閉装置のうち少なくとも一つが、前記ウイングをはね上げるための付勢力を発生するばねと、前記ばねの付勢力を前記ウイングに伝達するためのリンク機構と、を有するウイング開閉装置を提供する。

【 0 0 0 7 】

また、本発明は、本発明の別の視点において、トラック等の車体上に設けられた荷箱の屋根部と側部を覆うよう、該荷箱の該屋根部付近において該車体に対し枢支された、ウイングをはね上げるためのウイング開閉装置であって、前記ウイング開閉装置が複数のウイング開閉装置から構成され、前記複数のウイング開閉装置のうち、一の該ウイング開閉装置が発生するモーメントと、前記ウイングが回動するときの該ウイング重量によるモーメントとの不一致が、他の該ウイング

開閉装置が発生するモーメントによって補償され、前記複数のウイング開閉装置の少なくとも一つが、前記ウイングをはね上げるための付勢力が発生するばねと、前記ばねの付勢力を前記ウイングに伝達するためのリンク機構と、を有する、ウイング開閉装置を提供する。

【0008】

本発明によれば、簡素な構造を備え、かつメンテナンスがほとんど不要とされる、ばねとリンク機構を用いたウイング開閉装置が提供される。さらに、モーメント特性が互いに異なる複数のウイング開閉装置を組合わせることにより、各ウイング開閉装置の構造が簡素であるにもかかわらず、任意のウイング回動角度において、ウイングの重量モーメントとほぼ釣り合う合計モーメントを出力するウイング開閉装置が提供される。

【0009】

また、本発明のウイング開閉装置を構成する、複数のウイング開閉装置のうち、少なくとも一のウイング開閉装置が、リンク機構とばねを有することにより、ばねの付勢力を倍力してウイングに伝達することができ、これにより、ウイングをはね上げるための大きなモーメントを得ることができる。

【0010】

【発明の実施の形態】

以下、本発明の好ましい実施の形態を説明する。

【0011】

本発明の好ましい実施の形態においては、互いに前記モーメント特性が異なる前記複数のウイング開閉装置の一方が前記ウイングの閉止時において鳥居の内部に収容され、他方が該鳥居の内部に収容された当該ウイング開閉装置に前記車体の前後方向に沿って隣接して該鳥居の外部に取付けられる。

【0012】

例えば、図2に示すように、第1のウイング開閉装置Aが鳥居2の内部に収容され、第2のウイング開閉装置Bが鳥居2の外部に取付けられる。この構成は反対でもよく、また、鳥居の外部に取付けられるウイング開閉装置の方を、直接、鳥居ないし車体に対して取付けてもよく、ブラケット等を介して間接的に鳥居な

いし車体に対して取付けることもできる。

【0013】

或いは、鳥居の内部に、複数のウイング開閉装置を隣接して配置することでもできる。

【0014】

本発明の別の好ましい実施の形態においては、図30～図32に示すように、複数のウイング開閉装置が、鉛直方向に沿って併設ないし隣接して配置される。この実施の形態によれば、荷箱容積を大きく確保することができる。

【0015】

本発明の好ましい実施の形態に係るウイング開閉装置においては、互いに前記モーメント特性が異なる前記複数のウイング開閉装置が、前記ウイングの重量モーメントが最大となる該ウイングの回動角度よりも大きな回動角度で最大のモーメントを発生する第1のウイング開閉装置と、前記ウイングの重量モーメントが最大となる該ウイングの回動角度よりも小さな回動角度で最大のモーメントを発生する第2のウイング開閉装置と、を含んで構成される。

【0016】

換言すると、上記ウイング開閉装置は、ウイングが回動するときの該ウイング重量によるモーメントと、ウイング開閉装置が発生するモーメントとの関係を表すモーメント特性が、互いに異なる複数のウイング開閉装置を組合わせて構成されてなる。

【0017】

例えば、図3を参照して、第1のウイング開閉装置Aが、曲線Aで示すモーメント特性を有し、第2のウイング開閉装置Bが曲線Bで示すモーメント特性を有し、それらの合計モーメントが曲線(A+B)で示すモーメント特性を発揮し、曲線(A+B)が、ウイングの重量モーメント特性をあらわす曲線と、ほぼ相似かつモーメントの大きさがほぼ等しくなるよう構成される。

【0018】

かくして、一のウイング開閉装置Aが発生するモーメントと、ウイングが回動するときの該ウイング重量によるモーメントとの不一致が、他のウイング開閉装

置Bが発生するモーメントによって補償される。

【0019】

また、ウイングの回動全範囲に亘って作動する一のウイング開閉装置と、作動範囲が制限された他のウイング開閉装置とを組合わせることにより、ウイング回動範囲前半においてウイングに作用するはね上げ力を大きくしたりすることができる。或いは、ウイング回動範囲後半又はウイング回動範囲中間において、ウイングに作用するはね上げ力を大きくすることができる。

【0020】

本発明の好ましい実施の形態に係るウイング開閉装置は、ウイングを開放した際、所定のウイング開度において、そのリンク機構が備える少なくとも一の部材が、車体に対して定置ないし固定された部材に当接し、該リンク機構の作動を制止することにより、前記ウイングの最大開度を規定するストッパを有する。

【0021】

本発明の好ましい実施の形態に係るウイング開閉装置が有する第1ないし第2のウイング開閉装置においては、リンク機構が互いにピンを介して連結された一又は複数のリンク部材から構成され、さらに、前記複数の部材又は該複数の部材を連結する前記ピンを案内する案内部材（例えば、滑子、ガイドローラ）が設けられる。

【0022】

好ましくは、前記案内部材が、前記車体に対して定置され、前記ばねのばね軸方向と基本的に平行な方向に延在する部材（例えば、ガイド面ないしガイドレールを有する部材）であり、前記複数のリンク部材同士の連結点に、ウイング開閉時、前記案内部材上を滑動するよう第1の滑子ないし転子（例えば、滑子）が取付けられ、該案内部材が、ウイング開閉時、前記第1の滑子と摺接しながら該第1の滑子を抗支することにより、ばねロッドの揺動が防止される。

【0023】

別に好ましくは、前記案内部材が、前記車体に対して枢支された第2の滑子ないし転子（例えば、ローラ）であり、前記第2の滑子が、ウイング開閉時、ばねロッドが揺動しないよう、該ばねロッドと摺接しながら該ばねロッドを抗支する

【 0 0 2 4 】

或いは、ウイングに連結するリンク部材において、該リンク部材がウイングと連結する部位に摩擦部材を設け、該摩擦部材を介して、リンク部材をウイングに対して摺動させることもできる。

【 0 0 2 5 】

本発明の好ましい実施の形態においては、図 5 及び図 7 を参照して、本発明のウイング開閉装置が第 1 のウイング開閉装置 A 及び第 2 のウイング開閉装置 B から構成される。そして、第 1 のウイング開閉装置 A が、ウイング 1 の内側に互いに揺動可能に連結された第 1 - 1 のリンク部材 1 1 と、車体 2 に対して枢支されると共に第 1 - 1 のリンク部材 1 1 に互いに揺動可能に連結された第 1 - 2 のリンク部材 1 3 と、第 1 - 2 のリンク部材 1 3 に互いに揺動可能に連結された第 1 - 3 のリンク部材 1 6 と、第 1 - 3 のリンク部材 1 6 に連結された第 1 - 1 のばねロッド 1 8 と、前記第 1 - 3 のリンク部材 1 6 と前記ばねロッド 1 8 との連結点を並進させる第 1 - 1 の案内部材 2 0 と、前記車体 2 と前記ばねロッド 1 8 の間に介装された第 1 のばね 8 と、を有する。一方、第 2 のウイング開閉装置 B が、前記ウイング 1 の内側に互いに揺動可能に連結された第 2 - 1 のリンク部材 2 8 と、前記第 2 - 1 のリンク部材 2 8 に連結された第 2 のばねロッド 1 8 と、前記車体と前記第 2 のばねロッドの間に介装された第 2 のばね 8 と、前記第 2 - 1 のリンク部材 2 8 と前記第 2 のばねロッド 1 8 との連結点を並進させる第 2 - 1 の案内部材 2 0 と、を有する。

【 0 0 2 6 】

本発明の好ましい実施の形態においては、図 7 及び図 9 を参照して、本発明のウイング開閉装置が第 1 のウイング開閉装置 A 及び第 2 のウイング開閉装置 B から構成される。そして、第 1 及び第 2 のウイング開閉装置 A, B がいずれも、前記ウイングの内側に互いに揺動可能に連結された第 1 のリンク部材 2 8, 3 1 と、前記第 1 のリンク部材 2 8, 3 1 に連結されたばねロッド 1 8 と、前記車体と前記ばねロッド 1 8 の間に介装されたばね 8 と、前記第 1 のリンク部材 2 8, 3 1 と前記ばねロッド 1 8 との連結点を並進させる案内部材 2 0 と、を有すると共

に、前記ウイングの閉止位置において、前記第 1 のウイング開閉装置の方が前記第 2 のウイング開閉装置よりも、前記ばね 8 のばね軸方向と前記第 1 のリンク部材 2 8, 3 1 のなす角度が小さく構成される。

【 0 0 2 7 】

本発明の好ましい実施の形態においては、図 1 2 及び図 1 4 を参照して、本発明のウイング開閉装置が第 1 のウイング開閉装置 A 及び第 2 のウイング開閉装置 B から構成される。そして、第 1 及び第 2 のウイング開閉装置 A, B がいずれも、前記ウイングの内側に互いに揺動可能に連結されると共に、前記車体に対して枢支された第 1 のリンク部材 4 1, 5 1 と、前記車体に対して枢動するよう前記車体と前記第 1 のリンク部材 4 1, 5 1 の間に介装されたばね 8 と、を有すると共に、前記ウイング 1 の閉止位置において、前記第 1 のウイング開閉装置の方が前記第 2 のウイング開閉装置よりも、前記ウイング 1 の枢支点（ピン） 6 から、前記ばね 8 と前記第 1 のリンク部材 4 1, 5 1 との連結点と、前記第 1 のリンク部材 4 1, 5 1 と前記ウイング 1 との連結点（ピン） 6 とを結ぶ線分、に下ろしたモーメントの腕が長く構成される。

【 0 0 2 8 】

本発明の好ましい実施の形態においては、図 5、及び図 1 7 又は図 2 5 を参照して、本発明のウイング開閉装置が第 1 のウイング開閉装置 A 及び第 2 のウイング開閉装置 B から構成される。そして、第 1 のウイング開閉装置 A が、前記ウイング 1 の内側に互いに揺動可能に連結された第 1 - 1 のリンク部材 1 1 と、前記車体に対して枢支されると共に第 1 - 1 のリンク部材 1 1 に互いに揺動可能に連結された第 1 - 2 のリンク部材 1 3 と、第 1 - 2 のリンク部材 1 3 に互いに揺動可能に連結された第 1 - 3 のリンク部材 1 6 と、第 1 - 3 のリンク部材 1 6 に連結された第 1 - 1 のばねロッド 1 8 と、前記第 1 - 3 のリンク部材 1 6 と前記ばねロッド 1 8 との連結点を並進させる第 1 - 1 の案内部材 2 0 と、前記車体 2 と前記ばねロッド 1 8 の間に介装された第 1 のばね 8 と、を有する。一方、第 2 のウイング開閉装置 B が、前記ウイングの内側に揺動及び滑動可能に連結されると共に、前記車体に対して枢支された第 2 - 1 のリンク部材 6 3 と、前記第 2 - 1 のリンク部材 6 3 に連結された第 2 のばねロッド 6 6 と、前記車体 2 に対して枢

支され、前記第 2 - 1 のリンク部材 6 3 に第 2 のばねロッド 6 6 を介して又は介さずに連結された第 2 のばね 7 0, 8 1 と、を有する。

【0029】

本発明の好ましい実施の形態においては、図 5 及び図 2 1 を参照して、本発明のウイング開閉装置が第 1 のウイング開閉装置 A 及び第 2 のウイング開閉装置 C から構成される。そして、第 1 のウイング開閉装置 A が、前記ウイング 1 の内側に互いに揺動可能に連結された第 1 - 1 のリンク部材 1 1 と、前記車体 2 に対して枢支されると共に第 1 - 1 のリンク部材 1 1 に互いに揺動可能に連結された第 1 - 2 のリンク部材 1 3 と、前記第 1 - 2 のリンク部材 1 3 に互いに揺動可能に連結された第 1 - 3 のリンク部材 1 6 と、前記第 1 - 3 のリンク部材 1 6 に連結された第 1 - 1 のばねロッド 1 8 と、前記第 1 - 3 のリンク部材 1 6 と前記ばねロッド 1 8 との連結点を並進させる第 1 - 1 の案内部材 2 0 と、前記車体 2 と前記ばねロッド 1 8 の間に介装された第 1 のばね 8 と、を有する。一方、前記第 2 のウイング開閉装置 C が、前記ウイングの内側に互いに揺動可能に連結された第 2 - 1 のリンク部材 7 3 と、前記第 2 - 1 のリンク部材 7 3 に連結された第 2 のばね部材 7 4 と、前記車体 2 に対して枢動するよう該車体と前記第 2 のばね部材 7 4 の間に介装された第 2 のばね 7 4 a (図 2 4 参照) と、前記車体に対して枢支されると共に、前記第 2 - 1 のリンク部材 7 3 と前記第 2 のばねロッド 7 4 との連結点に連結された第 2 - 2 のリンク部材 7 5 と、を有する。

【0030】

本発明の好ましい実施の形態においては、本発明のウイング開閉装置が、互いに作動範囲の異なる第 1 及び第 2 のウイング開閉装置を有する。

【0031】

本発明の好ましい実施の形態においては、前記複数のウイング開閉装置のうち、前記ウイング開放時、少なくとも一つの該ウイング開閉装置の作動を停止させるストッパ 8 3 が設けられる。このストッパにより、複数のウイング開閉装置のうち、いずれかの作動範囲を制限し、複数のウイング開閉装置の作動範囲を互いに異ならせることができる。

【0032】

本発明の好ましい実施の形態においては、図 1 9 を参照して、前記ストッパ 8 3 が作用する前記ウイング開閉装置 B は、前記ウイング 1 を開閉するための駆動力を発生するばね 7 0 (図 1 7 参照) と、前記車体に対して枢支されると共に、一側が前記ウイング 1 の内側に摺動可能及び揺動可能に連結され、他側が前記ばねに対して連結され、該ばね 7 0 の駆動力を該ウイング 1 に伝達するリンク機構 6 0 と、を有し、前記リンク機構の前記ウイングの内側に摺接する部分は、前記ストッパ 8 3 が作動して該ストッパが作用する前記ウイング開閉装置の作動が停止された際、前記ウイング 1 との摺接面から離間 L (図 2 0 参照) する。

【 0 0 3 3 】

本発明の好ましい実施の形態においては、前記複数のウイング開閉装置のうち、少なくとも一つの前記ウイング開閉装置が、前記ウイングの内側と前記車体との間に介装されたねじりばねを有する。このねじりばねのストロークを短く形成し、他のウイング開閉装置が有するばねのストロークを長く形成することにより、ウイング開放時、ウイング回動前半において、ウイング 1 に作用するはね上げ力を大きくすることができる。

【 0 0 3 4 】

本発明の好ましい実施の形態においては、少なくとも一つ、さらに好ましくは、いずれのウイング開閉装置とも、ばねと、ばねの付勢力を倍力してウイングに伝達し大きなはね上げ力を得るためのリンク機構とを有する。このように、本発明のウイング開閉装置は、リンク機構を有することによって、単にウイングを所定回動角度で保持するだけでなく、ウイングを人手によらずはね上げていくことができる。

【 0 0 3 5 】

本発明によるウイング開閉装置は、トラックの側面の少なくとも一部と屋根の少なくとも一部を覆うウイングを開閉するための装置として好適に採用される他、場合によっては、トラック以外のものに取付けられたウイングの開閉装置としても好適に用いることができる。

【 0 0 3 6 】

本発明によるウイング開閉装置は、トラック等の車体上に設けられた荷箱の屋

根部と側部を覆うよう、該荷箱の該屋根部付近において該車体に対し枢支されたウイングを開閉するため装置（特に、ウイングをはね上げて開放するための装置）として好適に用いられる。また、本発明によるウイング開閉装置が、荷箱を有するトラック等の車両に適用される場合、このウイング開閉装置を、鳥居（車体に対して固定ないし一体化されたフレーム部）の内部に收容することができる。

【 0 0 3 7 】

【実施例】

以上説明した本発明の好ましい実施の形態をさらに明確化するために、以下図面を参照して、本発明の一実施例を説明する。

【 0 0 3 8 】

[第 1 の実施例]

本発明の第 1 の実施例に係るウイング開閉装置について説明する。図 4 は、図 1 に示したトラックに好適に適用される、本発明の第 1 の実施例に係るウイング開閉装置の全体構造を説明するための平面図である。なお、図 4 は、鳥居 2 の壁部を一部取り除いて、このウイング開閉装置を車体上方から見た図であり、後述の図 1 1 等も同様である。

【 0 0 3 9 】

図 4 を参照すると、本発明の第 1 の実施例に係るウイング開閉装置は、いずれもウイング 1 と車体の間に取付けられ、鳥居 2 の内部に收容された第 1 のウイング開閉装置 A と、鳥居 2 の外部に併設されたブラケット 4 内に收容された第 2 のウイング開閉装置 B とを含んで構成されている。まず、第 1 のウイング開閉装置 A について説明する。

【 0 0 4 0 】

（第 1 のウイング開閉装置 A）

図 5 は、図 4 に示した第 1 のウイング開閉装置 A の構造を説明するための正面図である。なお、図 5 は、鳥居 2 の壁部を一部取り除いて、このウイング開閉装置を車体前後方向から見た図であり、後述の図 6 等も同様である。

【 0 0 4 1 】

図 5 を参照すると、ウイング 1 の一側が、車体（荷箱）の上部（鳥居上部、荷

箱屋根部付近) 側部寄りに、ヒンジ 5 を介して、枢支されている。ヒンジ 5 のピン 6 が、ウイング 1 の枢支点となる。ウイング 1 は折曲され、折曲された一侧が、車体ないし荷箱の屋根を覆う屋根部であり、折曲された他側が車体ないし荷箱の側部を覆う側部 (不図示) である。

【 0 0 4 2 】

第 1 のウイング開閉装置 A は、鳥居 2 の上部に配置され且つその一侧が車体ないし鳥居 2 に対して支持され、ウイング 1 を回動するための付勢力を発生するばね 8 と、ばね 8 の付勢力をウイング 1 に伝達するためのリンク機構 9 とを有している。

【 0 0 4 3 】

リンク機構 9 において、第 1 のリンク部材 1 1 は、ピン 1 0 を介してウイング 1 の内側に互いに揺動可能に連結されている。そして、第 1 のリンク部材 1 1 には、ピン 1 2 を介して第 2 のリンク部材 1 3 が互いに揺動可能に連結されている。第 2 のリンク部材 1 3 は、ピン 1 4 を介して車体に対して枢支されている。第 2 のリンク部材 1 3 には、ピン 1 5 を介して第 3 のリンク部材 1 6 が互いに揺動可能に連結されている。第 3 のリンク部材 1 6 には、ピン 1 7 を介してばねロッド 1 8 が連結されている。ピン 1 7 には、第 1 の滑子 1 9 が軸支されている。一方、車体に対して、第 1 の案内部材 2 0 (下案内板) が固定されている。ウイング回動時、第 1 の滑子 1 9 は、第 1 の案内部材 2 0 により、ばねロッド 1 8 の軸方向 (ばね 8 のばね軸方向) に沿って平行移動するよう案内される。

【 0 0 4 4 】

また、ばねロッド 1 8 には、ばね初期長さ調節用の調節ナット 2 1 が螺合されている。調節ナット 2 1 には、第 1 のばね受け 2 2 が支持されている。一方、車体に対して、第 2 のばね受け 2 3 が固定されている。第 1 のばね受け 2 2 と第 2 のばね受けの間には、上述のばね 8 が圧縮介装されている。

【 0 0 4 5 】

また、第 2 のリンク部材 1 3 の端部と、その揺動方向に沿って対向するよう、車体に対してストッパ 2 4 が設けられている。

【 0 0 4 6 】

(第2のウイング開閉装置B)

図7は、図4に示した第2のウイング開閉装置Bの構造を説明するための正面図である。図7を参照すると、第2のウイング開閉装置Bも、その一侧が車体ないし鳥居2に対して支持され、ウイング1を回動するための付勢力を発生するばね8と、ばね8の付勢力をウイング1に伝達するためのリンク機構26とを有している。

【0047】

リンク機構26において、第1のリンク部材28は、ピン27を介してウイング1の内側に互いに揺動可能に連結されている。そして、第1のリンク部材28には、ピン17を介してばねロッド18が連結されている。ピン17には、第1の滑子19が軸支されている。一方、車体に対して、第1の案内部材20（上案内板）が固定されている。ウイング回動時、第1の滑子19は、第1の案内部材20により、ばねロッド18の軸方向（ばね8のばね軸方向）に沿って平行移動するよう案内される。

【0048】

また、ばねロッド18には、ばね初期長さ調節用の調節ナット21が螺合されている。調節ナット21には、第1のばね受け22が支持されている。一方、車体に対して、第2のばね受け23が固定されている。第1のばね受け22と第2のばね受けの間には、上述のばね8が圧縮介装されている。

【0049】

次に、ウイング1の閉止状態を示す前記図5（第1のウイング開閉装置A）及び前記図7（第2のウイング開閉装置B）、並びにその開放状態を示す図6（第1のウイング開閉装置A）及び図8（第2のウイング開閉装置B）を参照して、以上説明した第1の実施例に係るウイング開閉装置の動作を説明する。

【0050】

操作者がウイング1のロックを解除し、ウイング1を開放方向に回動させると、第1のウイング開閉装置A及び第2のウイング開閉装置Bにおいては、ばね8、8が図5及び図7中左方向にそれぞれ伸張する。このとき、第2の案内部材20、20によって第1の滑子19の移動方向がばね軸方向に規制されていること

により、ばねロッド 18, 18 もばね軸方向に沿って図 2 中左方向に並進する。これに伴い、第 1 のウイング開閉装置 A においては第 3 のリンク部材 16 が、第 2 のウイング開閉装置 B においては第 1 のリンク部材 28 が、全体として、図 5 及び図 7 中左方向に並進しながら、同図中時計方向に揺動する。

【 0 0 5 1 】

これにより、第 1 のウイング開閉装置 A においては、第 2 のリンク部材 8 が図 2 中時計方向に枢動すると共に、第 1 のリンク部材 11 が持ち上がり、ウイング 1 にその開放方向に作用する力が伝達される。一方、第 2 のウイング開閉装置 B においては、第 1 のリンク部材 28 が図 7 中時計方向に揺動することにより、ウイング 1 にその開放方向に作用する力が伝達される。かくして、第 1 のウイング開閉装置 A 及び第 2 のウイング開閉装置 B が発生するモーメントの合力により、ウイング 1 はその開放方向に回動していく。

【 0 0 5 2 】

ここで、前記図 3 に示すように、第 1 のウイング開閉装置 A と第 2 のウイング開閉装置 B のモーメント特性は、互いに異なっている。すなわち、第 1 のウイング開閉装置 A は、ウイング 1 の重量モーメントが最大となるウイング 1 の回動角度よりも大きな回動角度で最大のモーメントを発生する構成され、一方、第 2 のウイング開閉装置 B は、ウイング 1 の重量モーメントが最大となるウイング 1 の回動角度よりも大きな回動角度で最大のモーメントを発生する構成されている。この構成により、「ウイング 1 の回動角度と、第 1 のウイング開閉装置 A と第 2 のウイング開閉装置 B とが発生する合力のモーメントとの関係を示す曲線」と、「ウイング 1 の回動角度と、ウイング 1 の重量モーメントとの関係を示す曲線」と、モーメントの大きさ及び曲線の形状に関して、ほぼ一致させることができる。したがって、ウイング 1 は、任意のウイング 1 の回動角度において、急加速及び急減速することなく、滑らかにはね上がっていく。

【 0 0 5 3 】

ここで、第 1 のウイング開閉装置 A (図 5 及び図 6 参照) が、図 3 中の曲線 A のようなモーメント特性を有し、一方、第 2 のウイング開閉装置 B (図 7 及び図 8 参照) が、図 3 中の曲線 B のようなモーメント特性を有する理由について説明

する。

【 0 0 5 4 】

すなわち、第 1 のウイング開閉装置 A では、図 5 に示した初期位置において、ばね 8 の軸方向とリンク機構 9（特に、ばねロッド 1 8 に連結された第 3 のリンク部材 1 6）のなす角度がより 1 8 0 度に近いため、ばね 8 が発生する力の大部分が第 2 のリンク部材 1 3 を揺動させる力として、ウイング 1 の回動角度範囲の初期から作用する。したがって、第 1 のウイング開閉装置 A は、ウイング 1 の回動初期に大きなモーメントをウイング 1 に印加することとなる。

【 0 0 5 5 】

一方、第 2 のウイング開閉装置 B では、図 7 に示した初期位置において、ばね 8 の軸方向とリンク機構 2 6（特に、ばねロッド 1 8 に連結された第 1 のリンク部材 2 8）のなす角度がより小さいに近いため、ばね 8 が発生する力の大部分がリンク機構 2 6（ばねロッド 1 8 とリンク部材 2 8）を直線的にしようとする力として、ウイング 1 の回動角度範囲の初期には作用する。したがって、第 2 のウイング開閉装置 B は、ウイング回動角度範囲の後期に大きなモーメントをウイング 1 に印加することとなる。

【 0 0 5 6 】

また、ウイング 1 が所定角度まで開放されると、図 6 に示した第 2 のリンク部材 5 3 の端部がストッパ 2 4 に当接すること、及び図 8 に示した第 1 の滑子 1 9 が第 2 のばね受け 2 3 の一側外面に当接することにより、さらなるウイング 1 の回動が阻止され、かくして、ウイング 1 の最大開放角度が規定される。

【 0 0 5 7 】

〔第 2 の実施例〕

本発明の第 2 の実施例に係るウイング開閉装置について説明する。第 2 の実施例は、前記第 1 の実施例の変形例であって、第 1 のウイング開閉装置 A を、図 5 に示したもののから、図 9 に示すものに代えたものである。そして、図 1 0 は、図 9 に示す第 1 のウイング開閉装置 A の動作図である。

【 0 0 5 8 】

図 9 を参照すると、第 1 のウイング開閉装置 A は、その一側が車体ないし鳥居

2に対して支持され、ウイング1を回転するための付勢力を発生するばね8と、ばね8の付勢力をウイング1に伝達するためのリンク機構29とを有している。

【0059】

リンク機構29において、第1のリンク部材31は、ピン30を介してウイング1の内側に互いに揺動可能に連結されている。そして、第1のリンク部材31には、ピン17を介してばねロッド18が連結されている。ピン17には、第1の滑子19が軸支されている。一方、車体に対して、第1の案内部材20（上案内板）が固定されている。ウイング回転時、第1の滑子19は、第1の案内部材20により、ばねロッド18の軸方向（ばね8のばね軸方向）に沿って平行移動するよう案内される。

【0060】

また、ばねロッド18には、ばね初期長さ調節用の調節ナット21が螺合されている。調節ナット21には、第1のばね受け22が支持されている。一方、車体に対して、第2のばね受け23が固定されている。第1のばね受け22と第2のばね受けの間には、上述のばね8が圧縮介装されている。

【0061】

この第1のウイング開閉装置A（図9及び図10参照）は、前記図5及び図6に示した第1のウイング開閉装置Aと、同様のモーメント特性を有している（図3参照）。したがって、この第1のウイング開閉装置A（図9及び図10参照）と、例えば、前記図7及び図8に示した第2のウイング開閉装置Bを組合わせた、この第2の実施例に係るウイング開閉装置は、前記第1の実施例に係るウイング開閉装置と同様に動作する。

【0062】

ここで、第1のウイング開閉装置A（図9及び図10参照）が、図3中の曲線Aのようなモーメント特性を有する理由について説明する。

【0063】

すなわち、第1のウイング開閉装置Aでは、図9に示した初期位置において、ばね8の軸方向とリンク機構29（特に、ばねロッド18に連結された第1のリンク部材31）のなす角度がより小さいため（図7に示したばねロッド18と第

1のリンク部材28のなす角度に比べて小さい)、ばね8が発生する力の大部分が第1のリンク部材31を揺動させる力として、ウイング1の回動角度範囲の初期から作用する。したがって、第1のウイング開閉装置Aは、ウイング1の回動初期に大きなモーメントをウイング1に印加することとなる。

【0064】

また、ウイング1が所定角度まで開放されると、図8及び図9にそれぞれ示した第1の滑子19、19が第2のばね受け23、23の一侧外面に当接することにより、さらなるウイング1の回動が阻止され、かくして、ウイング1の最大開放角度が規定される。

【0065】

[第3の実施例]

本発明の第3の実施例に係るウイング開閉装置について説明する。図11は、図1に示したトラックに好適に適用される、本発明の第3の実施例に係るウイング開閉装置の全体構造を説明するための平面図である。

【0066】

図11を参照すると、本発明の第3の実施例に係るウイング開閉装置は、いずれもウイング1と車体の間に取付けられ、鳥居2の内部に收容された第2のウイング開閉装置Bと、鳥居2の外部に併設されたブラケット4内に收容された第1のウイング開閉装置Aとを含んで構成されている。まず、第1のウイング開閉装置Aについて説明する。

【0067】

(第1のウイング開閉装置A)

図12は、図11に示した第1のウイング開閉装置Aの構造を説明するための正面図である。図13は図12の動作図である。図12及び図13を参照すると、第1のウイング開閉装置Aは、その一侧が車体ないし鳥居2に対して支持され、ウイング1を回動するための付勢力を発生するばね8と、ばね8の付勢力をウイング1に伝達するためのリンク機構49とを有している。

【0068】

リンク機構49において、直棒状の第1のリンク部材51は、ピン50を介し

てウイング 1 の内側に互いに揺動可能に連結されている。一方、鳥居 2 の内部には、車体に対してプレート 5 2 が固定されている。プレート 5 2 には、ピン 5 3 を介してばねカバー 5 4 が枢支されている。ばねカバー 5 4 内には、前記ばね 8 が収容されると共に、ばねカバー 5 4 内に第 1 のリンク部材 5 1 が挿入されている。また、第 1 のリンク部材 5 1 には、ばね初期長さ調節用の調節ナット 5 5 が螺合されている。調節ナット 5 5 には、第 1 のばね受け 5 6 が支持されている。一方、ばねカバー 5 4 の一側内面には、第 2 のばね受け 5 7 が形成されている。第 1 のばね受け 5 6 と第 2 のばね受け 5 7 の間には、上述のばね 8 が圧縮介装されている。

【 0 0 6 9 】

また、第 1 のリンク部材 5 1 には、ばねカバー 5 4 の一側外面と対向するように、ストッパー 5 8 が取付けられている。

【 0 0 7 0 】

(第 2 のウイング開閉装置 B)

図 1 4 は、図 1 1 に示した第 2 のウイング開閉装置 B の構造を説明するための正面図である。図 1 5 は図 1 4 の動作図である。図 1 4 及び図 1 5 を参照すると、第 2 のウイング開閉装置 B は、鳥居 2 の上部に配置され且つその一側が車体ないし鳥居 2 に対して揺動可能に支持され、ウイング 1 を回動するための付勢力を発生するばね 8 と、ばね 8 の付勢力をウイング 1 に伝達するためのリンク機構 3 9 とを有している。

【 0 0 7 1 】

リンク機構 3 9 において、弧状部を有する第 1 のリンク部材 4 1 は、ピン 4 0 を介してウイング 1 の内側に互いに揺動可能に連結されている。一方、鳥居 2 の内部には、車体に対してプレート 4 2 が固定されている。プレート 4 2 には、ピン 4 3 を介してばねカバー 4 4 が枢支されている。ばねカバー 4 4 内には、前記ばね 8 が収容されると共に、ばねカバー 4 4 内に第 1 のリンク部材 4 1 が挿入されている。また、第 1 のリンク部材 4 1 には、ばね初期長さ調節用の調節ナット 4 5 が螺合されている。調節ナット 4 5 には、第 1 のばね受け 4 6 が支持されている。一方、ばねカバー 4 4 の一側内面には、第 2 のばね受け 4 7 が形成されて

いる。第1のばね受け46と第2のばね受け47の間には、上述のばね8が圧縮介装されている。

【0072】

また、第1のリンク部材41には、ばねカバー44の一侧外面と対向するように、ストッパー48が取付けられている。

【0073】

以上説明した第3の実施例に係るウイング開閉装置において、図12及び図13に示した第1のウイング開閉装置Aは、図5及び図6に示した前記第1の実施例に係る第1のウイング開閉装置Aと同様に機能し、一方、図14及び図15に示した第2のウイング開閉装置Bは、図7及び図8に示した前記第1の実施例に係る第2のウイング開閉装置Bと同様に機能する。

【0074】

ここで、第1のウイング開閉装置A（図12及び図13参照）が、図3中の曲線Aのようなモーメント特性を有し、一方、第2のウイング開閉装置B（図14及び図15参照）が、図3中の曲線Bのようなモーメント特性を有する理由について説明する。

【0075】

すなわち、第1のウイング開閉装置Aでは、図12に示した初期位置において、ピン6が、第1のリンク部材51（ばね8の軸方向）とより離れている。ここで、ばね8が発生する力を「F」とし、ピン6から力Fの線分（ピン53，50を通る線分）に下ろした垂線の距離を「L」とすると、第1のウイング開閉装置Aが発生するモーメントMは、 $M = F \times L$ で表すことができる。図12に示されているように、この第1のウイング開閉装置Aでは、初期位置において「L」がより長いため、ばね8が発生する力の大部分がウイング1を回動させる力として、ウイング1の回動角度範囲の初期から作用する。したがって、第1のウイング開閉装置Aは、ウイング回動角度範囲の初期に大きなモーメントをウイング1に印加することとなる。

【0076】

一方、第2のウイング開閉装置Bでは、図14に示した初期位置において、ば

ね 8 の軸方向と、ピン 4 0, 6 を通る直線のなす角度がより小さく、ほぼ一直線上に並んでいる。ここで、ばね 8 が発生する力を「F」とし、ピン 6 から力 F の線分（ピン 4 3, 4 0 を通る線分）に下ろした垂線の距離を「L」とすると、第 2 のウイング開閉装置 B が発生するモーメント M は、 $M = F \times L$ で表すことができる。図 1 4 に示されているように、この第 2 のウイング開閉装置 B では、初期位置において「L」が短いため、ウイング 1 の回動角度範囲の初期においては発生するモーメントが小さくなり、ウイング回動角度範囲の後期において発生するモーメントが大きくなる。

【 0 0 7 7 】

なお、ウイング 1 が所定角度まで開放されると、図 1 3 に示したストッパ 4 8 及び図 1 5 に示したストッパがそれぞれ、ばねカバー 4 4, 5 4 の一側外面に当接することにより、さらなるウイング 1 の回動が阻止され、かくして、ウイング 1 の最大開放角度が規定される。

【 0 0 7 8 】

[第 4 の実施例]

本発明の第 4 の実施例に係るウイング開閉装置について説明する。第 4 の実施例に係るウイング開閉装置は、図 5 に示した第 1 のウイング開閉装置 A と、図 1 7 に示す第 2 のウイング開閉装置 B を、図 1 6 に示すように、水平方向に併設した状態で、組合わせたものである。図 1 8 は、図 1 7 に示す第 2 のウイング開閉装置 B の動作図である。なお、本実施例においては、第 1 のウイング開閉装置 A に関する説明については、前記第 1 の実施例を参照するものとし、主として、図 1 7 に示す第 2 のウイング開閉装置 B について説明する。

【 0 0 7 9 】

図 1 7 を参照すると、第 2 のウイング開閉装置 B は、その一側が車体ないし鳥居 2 に対して枢動可能に支持され、ウイング 1 を回動するための付勢力を発生する第 2 のばね 7 0 と、第 2 のばね 7 0 の付勢力をウイング 1 に伝達するためのリンク機構 6 0 とを有している。

【 0 0 8 0 】

リンク機構 6 0 は、ウイング 1 の内側に揺動及び滑動可能に連結されると共に

、車体2に対して枢支された第2-1のリンク部材63を備えている。第2-1のリンク部材63には、ピン65を介して第2のばねロッド66が連結されている。

【0081】

第2-1のリンク部材63がウイング1の内側に連結された部位には、ピン61を介して滑子62が取付けられている。第2のばねロッド66の端部には、調節ナットを介して第1のばね受け69が支持されている。車体2に対しては、ピン67を介してばねカバー68が枢支されている。ばねカバー68の内面が第2のばね受けとなる。第1のばね受け69と、ばねカバー68内面の間に、第2のばね70が圧縮介装されている。

【0082】

続いて、第2のウイング開閉装置Bの動作を説明する。図17及び図18を参照すると、ウイング1の開放時、ウイング1の開放に伴って、ばね70が伸張することにより、ばねロッド66は図17中左方に移動しながら同図中時計方向に回転する。これによって、第2-1のリンク部材63は、滑子62を介してウイング1に対し摺動しながら、ウイング1及び車体2に対して枢動することにより、ウイング1をはね上げていく。なお、ウイング1の閉止時には、上記と反対の動作が行われる。

【0083】

[第5の実施例]

本発明の第5の実施例に係るウイング開閉装置について説明する。第5の実施例は、第4の実施例の変形例であって、図5に示した第1のウイング開閉装置Aと、図19に示す第2のウイング開閉装置Bを、図16に示すように、水平方向に併設した状態で、組合わせたものである。図20は、図19に示す第2のウイング開閉装置Bの動作図である。なお、本実施例において、第1のウイング開閉装置Aに関する説明については、前記第1の実施例を参照するものとし、図19に示す本実施例に係る第2のウイング開閉装置Bの基本構成については、前記第4の実施例を参照するものとし、主として、図17に示した前記第4の実施例に係る第2のウイング開閉装置Bと、本実施例に係る第2のウイング開閉装置Bの

相違点について説明する。

【0084】

図19を参照すると、本実施例に係るウイング開閉装置は、複数のウイング開閉装置A、Bのうち、ウイング開放時、第2のウイング開閉装置Bの作動を所定位置で停止させるストッパ83を有している。ストッパ83が作用するウイング開閉装置Bは、ウイング1を開閉するための駆動力（はね上げ力）を発生する第2のばね70（図17参照）と、車体2に対して枢支されると共に、一側がウイング1の内側に摺動可能及び揺動可能に連結され、他側が第2のばね70に対して連結され、第2のばね70の駆動力を該ウイング1に伝達するリンク機構60と、を有している。リンク機構60は、第2-1のリンク部材63を含み、第2-1のリンク部材63の一端には、ピン61を介して滑子62が取り付けられ、第2-1のリンク部材63の他端には、ピン65を介してばねロッド66が取り付けられている。ストッパ83は、ウイング1の所定回動角度で、リンク機構60ないし第2-1のリンク部材63と当接して、リンク機構60ないし第2-1のリンク部材63のさらなる枢動を停止するよう、配置されている。

【0085】

続いて、第2のウイング開閉装置Bの動作を説明する。図19及び図20を参照して、ウイング開放時、ウイング1が所定回動角度に到達した際、第2-1のリンク部材63はストッパ83に当接し、第2-1のリンク部材63のさらなる枢動が停止される。ウイング1は、図5に示す第1のウイング開閉装置Aが発生する駆動力によって、引き続き、はね上げられていく。したがって、リンク機構60のウイング1の内側に摺接する部分、すなわち、滑子62は、ストッパ83が作動してウイング開閉装置Bの作動が停止された際、ウイング1との摺接面から離間する。これによって、第2のウイング開閉装置Bが発生する駆動力は、ウイング1に作用しなくなる。すなわち、ウイング1の所定回動角度（前半）までは、複数のウイング開閉装置A、Bの駆動力がウイング1に作用し、ウイング1の所定回動角度（後半）からは、単独のウイング開閉装置Aの駆動力がウイング1に作用する。このように、ウイング開閉装置が、互いに作動範囲の異なる第1のウイング開閉装置Aと、第2のウイング開閉装置Bの組合せから構成される

ことにより、ウイング 1 のモーメント特性に応じて、適切なウイング駆動モーメント、すなわち、はね上げ力を得ることができる。

【0086】

[第 6 の実施例]

本発明の第 6 の実施例に係るウイング開閉装置について説明する。第 6 の実施例に係るウイング開閉装置は、図 5 に示した第 1 のウイング開閉装置 A と、図 2 2 に示す第 2 のウイング開閉装置 C を、図 2 1 に示すように、水平方向に沿って併設した状態で、組合わせたものである。図 2 3 は、図 2 2 に示す第 2 のウイング開閉装置 C の動作図である。なお、本実施例において、第 1 のウイング開閉装置 A に関する説明については、前記第 1 の実施例を参照するものとし、主として、図 2 2 に示す第 2 のウイング開閉装置 C について説明する。

【0087】

図 2 2 を参照すると、第 2 のウイング開閉装置 C は、ウイング 1 の内側にピン 7 2 を介して互いに揺動可能に連結された第 2-1 のリンク部材 7 3 と、第 2-1 のリンク部材 7 3 にピン 7 8 を介して連結された第 2 のばね部材 7 4 と、車体 2 に対しピン 7 8 を介して枢支されると共に、第 2-1 のリンク部材 7 3 と第 2 のばねロッド 7 4 との連結点にピン 7 8 を介して連結された第 2-2 のリンク部材 7 5 とを有している。すなわち、第 2-1 のリンク部材 7 3、第 2 のばね部材 7 4、及び第 2-2 のリンク部材 7 5 は、同一のピン 7 8 によって連結されている。リンク機構 7 1 は、第 2-1 のリンク部材 7 3、第 2 のばねロッド 7 4、及び第 2-2 のリンク部材 7 5 から構成されている。

【0088】

図 2 2 及び図 2 4 を参照して、第 2 のばね部材 7 4 は、車体 2 に対しピン 7 6 を介して連結されるケース 7 4 a と、ケース 7 4 a に内蔵され、第 2-1 のリンク部材 7 3 にピン 7 8 を介して連結されるロッド 7 4 b と、ケース 7 4 a とロッド 7 4 b との間に介装される第 2 のばね 7 4 c を含んで構成されている。

【0089】

続いて、第 2 のウイング開閉装置 C の動作を説明する。図 2 2 及び図 2 3 を参照して、ウイング 1 開放時、第 2-1 のリンク部材の枢動に伴って、第 2 のばね

部材 7 4 は、第 2 - 2 のリンク部材 7 5 に案内されながら、枢動すると共に縮小する。この縮小によって、圧縮されていた第 2 のばね 7 4 c は徐々に伸張していき、ウイング 1 をはね上げる駆動力が発生する。なお、ウイング 1 の閉止時には、上記と反対の動作が行われる。

【 0 0 9 0 】

〔第 7 の実施例〕

本発明の第 7 の実施例に係るウイング開閉装置について説明する。第 7 の実施例に係るウイング開閉装置は、図 5 に示した第 1 のウイング開閉装置 A と、図 2 5 に示す第 2 のウイング開閉装置 C を、図 2 1 に示したものと同様に、組合わせたものである。図 2 6 は、図 2 6 に示す第 2 のウイング開閉装置 C の動作図である。なお、本実施例において、第 1 のウイング開閉装置 A に関する説明については、前記第 1 の実施例を参照するものとし、主として、図 2 5 に示す第 2 のウイング開閉装置 C について説明する。

【 0 0 9 1 】

図 2 5 を参照して、本実施例に係るウイング開閉装置は、複数のウイング開閉装置 A、C のうち、ウイング開放時、ウイング開閉装置 C の作動を所定位置で停止させるストッパ 8 3 を有している。ストッパ 8 3 が作用するウイング開閉装置 C は、ウイング 1 を開閉するための駆動力を発生する第 2 のばね部材（引張ばね）8 1 と、車体 2 に対して枢支されると共に、一側がウイング 1 の内側にピンを介して取り付けられた滑子 6 2 により摺動可能及び揺動可能に連結され、他側が第 2 のばね部材 8 1 に対して連結され、第 2 のばね部材 8 1 の駆動力をウイング 1 に伝達するリンク機構 8 0 とを有している。

【 0 0 9 2 】

図 2 7 (A) 及び図 2 7 (B) は、図 2 5 に示したばね部材の詳細図である。図 2 7 (A) 及び図 2 7 (B) を参照して、第 2 のばね部材 8 1 は、第 2 のばね（引張ばね）8 1 a と、第 2 のばね 8 1 a の一端を、第 2 - 1 のリンク部材 6 3 上のピン 6 5 に係止するための第 1 の連結部 8 1 b と、ばね 8 1 a の他端を車体 2 に対して枢動可能に取り付けるための第 2 の連結部 8 1 c とを有している。

【 0 0 9 3 】

リンク機構 8 0 は、第 2 - 1 のリンク部材 6 3 を有し、第 2 - 1 のリンク部材 6 3 の一端には、ピン 6 1 を介して滑子 6 2 が取り付けられ、第 2 - 1 のリンク部材 6 3 の他端には、ピン 6 5 を介して第 2 のばね部材 8 1 が取り付けられている。

【 0 0 9 4 】

ストッパ 8 3 は、車体 2 に対して取り付けられ、ウイング 1 の所定回動角度で、リンク機構 6 0 ないし第 2 - 1 のリンク部材 6 3 と当接して、リンク機構 6 0 ないし第 2 - 1 のリンク部材 6 3 のさらなる枢動を停止させる。

【 0 0 9 5 】

リンク機構 6 0 のウイング 1 の内側に摺接する部分、すなわち、滑子 6 2 は、ストッパ 8 3 が作動してストッパ 8 3 が作用するウイング開閉装置 C の作動が停止された際、ウイング 1 との摺接面から離間 L (図 2 6 参照) する。

【 0 0 9 6 】

続いて、第 2 のウイング開閉装置 C の動作を説明する。図 2 5 及び図 2 6 を参照して、ウイング開放時、ウイング 1 が所定回動角度に到達した際、第 2 のばね部材 8 1 の伸長によって図 2 5 中時計方向に枢動していた第 2 - 1 のリンク部材 6 3 はストッパ 8 3 に当接し、第 2 - 1 のリンク部材 6 3 のさらなる枢動が停止される。ウイング 1 は、図 5 に示す第 1 のウイング開閉装置 A が発生する駆動力によって、引き続き、はね上げられていく。したがって、滑子 6 2 は、ストッパ 8 3 が作動して第 2 のウイング開閉装置 C の作動が停止された際、ウイング 1 との摺接面から離間 L する。これによって、第 2 のウイング開閉装置 C が発生する駆動力は、ウイング 1 に作用しなくなる。すなわち、ウイング 1 の所定回動角度 (前半) までは、複数のウイング開閉装置 A、C の駆動力がウイング 1 に作用し、ウイング 1 の所定回動角度 (後半) からは、単独のウイング開閉装置 A の駆動力がウイング 1 に作用する。このように、ウイング開閉装置が、互いに作動範囲の異なる第 1 のウイング開閉装置 A と、第 2 のウイング開閉装置 C の組合せから構成されることにより、ウイング 1 のモーメント特性に応じて、適切なウイング駆動モーメント (はね上げ力) を得ることができる。

【 0 0 9 7 】

[第 8 の実施例]

本発明の第 8 の実施例に係るウイング開閉装置について説明する。第 8 の実施例に係るウイング開閉装置は、図 5 に示した第 1 のウイング開閉装置 A と、図 2 8 に示す第 2 のウイング開閉装置 D を、図 2 1 に示したものと同様に、水平方向に併設した状態で、組み合わせたものである。図 2 9 (A) 及び図 2 9 (B) は、図 2 8 に示すねじりばね 9 0 の詳細図である。なお、本実施例においては、第 1 のウイング開閉装置 A に関する説明については、前記第 1 の実施例を参照するものとし、以下、主として、図 2 8 に示す第 2 のウイング開閉装置 D について説明する。

【0 0 9 8】

図 2 8 を参照して、本実施例に係る第 2 のウイング開閉装置 D は、車体に対して蝶番 5 のピン 6 を介して枢支されたウイング 1 と、ウイング 1 の内側に取り付けられた第 1 のブラケット 1 b と、車体 2 に対して固定されたセンタービーム 3 の側面に取り付けられた第 2 のブラケット 3 a と、第 1 のブラケット 1 b と第 2 のブラケット 3 a との間（ウイング 1 と車体 2 の間）に、図 2 9 (A) に示す圧縮状態で介装されたねじりばね 9 0 とを有している。

【0 0 9 .9】

続いて、第 2 のウイング開閉装置 D の動作を説明する。図 2 8、図 2 9 (A) 及び図 2 9 (B) を参照して、ウイング開放時、ねじりばね 9 0 のストロークは短いので、ウイング 1 の開放初期において、第 2 のウイング開閉装置 D はウイング 1 にはね上げ力を及ぼし、ウイング 1 の所定回動角度において、ねじりばね 9 0 が図 2 9 (B) に示す状態になると、第 2 のウイング開閉装置 D はウイング 1 にはね上げ力を及ぼさなくなる。これ以降は、第 1 のウイング開閉装置 A によって、ウイング 1 ははね上げられていく。したがって、本実施例に係るウイング開閉装置によれば、ウイング 1 の開放初期において、大きなはね上げ力が得られる。なお、本実施例においては、ねじりばね 9 0 に代えて、その他の形状のばね、例えば、棒状のトーションバーを用いることも可能である。

【0 1 0 0】

[第 9 の実施例]

本発明の第 9 の実施例に係るウイング開閉装置について説明する。第 9 の実施例に係るウイング開閉装置は、基本的に図 5 に示した構成を有する第 1 のウイング開閉装置 A と、基本的に図 1 9 に示した構成を有する第 2 のウイング開閉装置 B を、図 3 0 ～図 3 2 に示すように、上下に併設したものである。なお、本実施例において、第 1 のウイング開閉装置 A の基本構成に関する説明については、前記第 1 の実施例を参照するものとし、第 2 のウイング開閉装置 B の基本構成に関する説明については、前記第 5 の実施例を参照するものとし、以下、主として、前記第 5 の実施例との相違点について説明する。

【 0 1 0 1 】

前記第 5 の実施例に係るウイング開閉装置は、図 5 に示した第 1 のウイング開閉装置 A と、図 1 9 に示した第 2 のウイング開閉装置 B の組合わせから構成され、これら第 1 のウイング開閉装置 A と第 2 のウイング開閉装置 B を、図 1 6 に示すように、水平方向に併設ないし隣接して配置したものである。

【 0 1 0 2 】

一方、本実施例に係るウイング開閉装置は、図 3 0 ～図 3 2 に示すように、第 1 のウイング開閉装置 A と第 2 のウイング開閉装置 B を、鉛直方向に沿って併設ないし隣接して配置したものである。

【 0 1 0 3 】

詳細には、図 3 0 ～図 3 2 を参照して、ウイング 1 のヒンジ 5 ないしピン 6 の位置は、図 5 に示したものに比べて高い位置に形成されている。第 1 のウイング開閉装置 A の上部には、車体 2 に対して固定された取付プレート 9 1 が配置されている。取付プレート 9 1 の所定箇所には、第 1 のウイング開閉装置 A が備える第 1 - 1 のリンク部材 1 1 の枢動を許容するための切欠き 9 1 a が形成されている。第 1 - 1 のリンク部材 1 1 の長さは、第 1 のウイング開閉装置 A の上部に第 2 のウイング開閉装置 B を配置するために、図 5 に示した第 1 のリンク部材 1 1 の長さに比べて長く形成されている。第 2 のウイング開閉装置 B が備える第 2 - 1 のリンク部材 6 3 の長さも、図 1 9 に示した第 2 - 1 のリンク部材 6 3 の長さに比べて長く形成されている。

【 0 1 0 4 】

本実施例に係るウイング開閉装置も、前記第 5 の実施例に係るウイング開閉装置と同様に動作する。さらに、本実施例に係るウイング開閉装置によれば、複数のウイング開閉装置 A、B が鉛直方向に沿って併設されているため、荷箱容積を大きく確保することができる。

【0105】

【発明の効果】

本発明によれば、簡素な構造を備え、かつメンテナンスがほとんど不要とされる、ばねとリンク機構を用いたウイング開閉装置が提供され、さらに、ウイングの回動角度に応じて必要十分なモーメントをウイングに加えることができるウイング開閉装置が提供される。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

本発明によるウイング開閉装置が適用されるトラックの外観図である。

【図 2】

図 1 に示したトラックが有する鳥居の構造を説明するための図である。

【図 3】

本発明の一実施例に係るウイング開閉装置のモーメント特性を説明するためのグラフである。

【図 4】

本発明の第 1 の実施例に係るウイング開閉装置の平面図である。

【図 5】

図 4 に示したウイング開閉装置が有する第 1 のウイング開閉装置 A の正面図である。

【図 6】

図 5 に示した第 1 のウイング開閉装置 A の動作図である。

【図 7】

図 4 に示したウイング開閉装置が有する第 2 のウイング開閉装置 B の正面図である。

【図 8】

図 7 に示した第 2 のウイング開閉装置 B の動作図である。

【図 9】

本発明の第 2 の実施例に係るウイング開閉装置が有する第 1 のウイング開閉装置 A の正面図である。

【図 1 0】

図 9 に示した第 1 のウイング開閉装置の動作図である。

【図 1 1】

本発明の第 3 の実施例に係るウイング開閉装置の平面図である。

【図 1 2】

図 1 1 に示したウイング開閉装置が有する第 1 のウイング開閉装置 A の正面図である。

【図 1 3】

図 1 2 に示した第 1 のウイング開閉装置 A の動作図である。

【図 1 4】

図 1 1 に示したウイング開閉装置が有する第 2 のウイング開閉装置 B の正面図である。

【図 1 5】

図 1 4 に示した第 1 のウイング開閉装置 B の動作図である。

【図 1 6】

本発明の第 4 の実施例に係るウイング開閉装置の平面図である。

【図 1 7】

図 1 6 に示したウイング開閉装置が有する第 2 のウイング開閉装置 B の正面図である。

【図 1 8】

図 1 7 に示した第 2 のウイング開閉装置 B の動作図である。

【図 1 9】

本発明の第 5 の実施例に係るウイング開閉装置が有する第 2 のウイング開閉装置 B の正面図である。

【図 2 0】

図 1 9 に示した第 2 のウイング開閉装置 B の動作図である。

【図 2 1】

本発明の第 6 の実施例に係るウイング開閉装置の平面図である。

【図 2 2】

図 2 1 に示したウイング開閉装置が有する第 2 のウイング開閉装置 C の正面図である。

【図 2 3】

図 2 2 に示した第 2 のウイング開閉装置 C の動作図である。

【図 2 4】

(A) 及び (B) は、図 2 1 に示した第 2 のばね部材の詳細図であり、(A) は正面図、(B) は平面図である。

【図 2 5】

本発明の第 7 の実施例に係るウイング開閉装置が有する第 2 のウイング開閉装置 C の正面図である。

【図 2 6】

図 2 2 に示した第 2 のウイング開閉装置 C の動作図である。

【図 2 7】

(A) 及び (B) は、図 2 1 に示した第 2 のばね部材の詳細図であり、(A) は正面図、(B) は平面図である。

【図 2 8】

本発明の第 7 の実施例に係るウイング開閉装置が有する第 2 のウイング開閉装置 D の正面図である。

【図 2 9】

(A) 及び (B) は、図 2 8 に示したねじりばねの詳細図であり、(A) は初期圧縮介装状態、(B) は作動終了状態をそれぞれ示す図である。

【図 3 0】

本発明の第 9 の実施例に係るウイング開閉装置の正面図である。

【図 3 1】

本発明の第 9 の実施例に係るウイング開閉装置の側面図である。

【図 3 2】

図 3 0 に示したウイング開閉装置の動作図である。

【符号の説明】

- 1 ウイング
- 1 b 第 1 のブラケット
- 2 鳥居
- 3 梁, センタービーム
- 3 a 第 2 のブラケット
- 4 ブラケット (第 1 又は第 2 のウイング開閉装置の取付用ブラケット)
- 5 ヒンジ (ウイングヒンジ)
- 6 ピン (ウイングヒンジのピン)
- 8 ばね
- 9 リンク機構
- 1 0 ピン
- 1 1 第 1 のリンク部材
- 1 2 ピン
- 1 3 第 2 のリンク部材
- 1 4 ピン
- 1 5 ピン
- 1 6 第 3 のリンク部材
- 1 7 ピン
- 1 8 ばねロッド
- 1 9 第 3 の滑子
- 2 0 第 1 の案内部材
- 2 1 調節ナット
- 2 2 第 1 のばね受け
- 2 3 第 2 のばね受け
- 2 4 ストップ
- 2 6 リンク機構

- 2 7 ピン
- 2 8 第 1 のリンク部材
- 2 9 リンク機構
- 3 0 ピン
- 3 1 第 1 のリンク部材
- 3 9 リンク機構
- 4 0 ピン
- 4 1 第 1 のリンク部材
- 4 2 プレート（固定プレート）
- 4 3 ピン（ばねカバー 4 4 の枢支点）
- 4 4 ばねカバー
- 4 5 調節ナット
- 4 6 第 1 のばね受け
- 4 7 第 2 のばね受け
- 4 8 ストップ
- 4 9 リンク機構
- 5 0 ピン
- 5 1 第 1 のリンク部材
- 5 2 プレート（固定プレート）
- 5 3 ピン（ばねカバー 5 4 の枢支点）
- 5 4 ばねカバー
- 5 5 調節ナット
- 5 6 第 1 のばね受け
- 5 7 第 2 のばね受け
- 5 8 ストップ
- 6 0 リンク機構
- 6 1 ピン
- 6 2 滑子
- 6 3 第 2 - 1 のリンク部材

- 65 ピン
- 66 ばねロッド, 第2のばねロッド
- 67 ピン
- 68 ばねカバー
- 69 第1のばね受け
- 70 ばね, 第2のばね
- 71 リンク機構
- 72 ピン
- 73 第2-1のリンク部材
- 74 第2のばね部材
 - 74a ケース
 - 74b ロッド
 - 74c 第2のばね
- 75 第2-2のリンク部材
- 76 ピン
- 78 ピン
- 80 リンク機構
- 81 第2のばね部材 (引張ばね)
 - 81a 第2のばね (引張ばね)
- 83 ストップ
 - 81 ばね部材
 - 81b 第1の連結部
 - 81c 第2の連結部
 - 83 ストップ
- 90 ねじりばね
- 91 取付プレート
 - 91a 切欠き
- A 第1のウイング開閉装置
- B 第2のウイング開閉装置

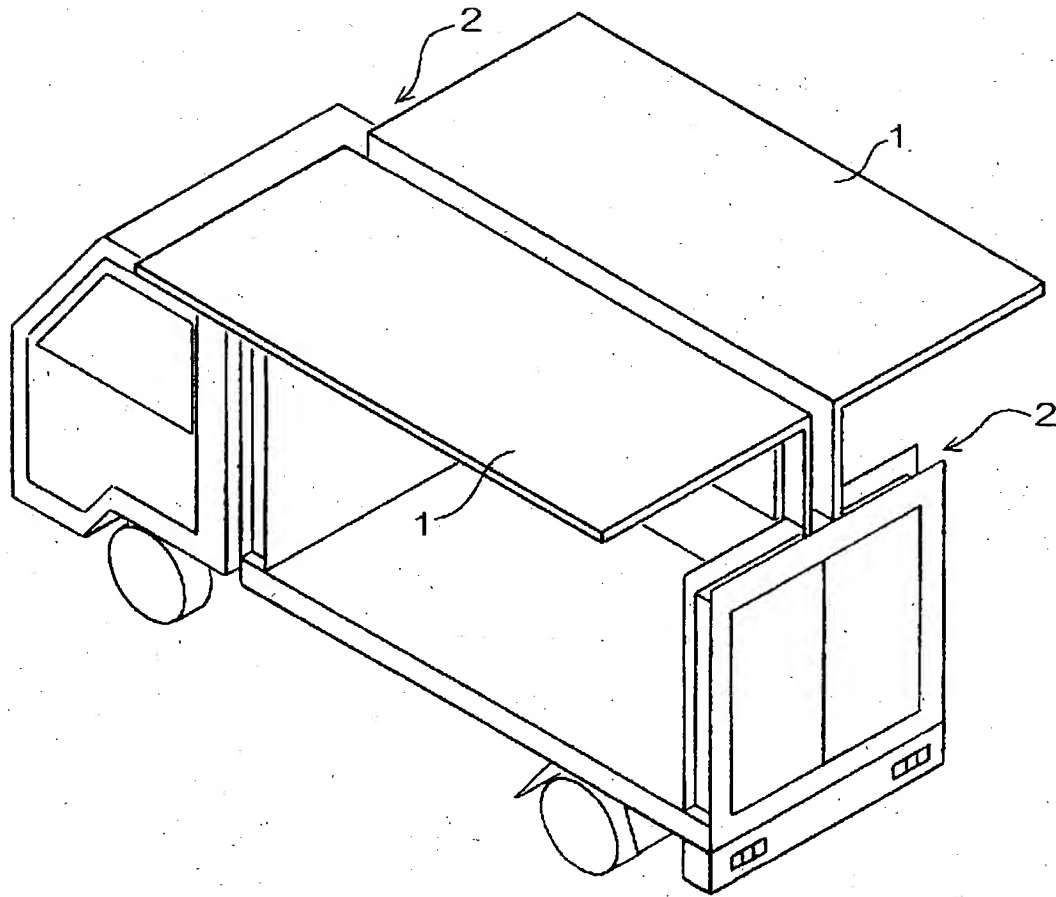
C 第 2 のウイング開閉装置

D 第 2 のウイング開閉装置

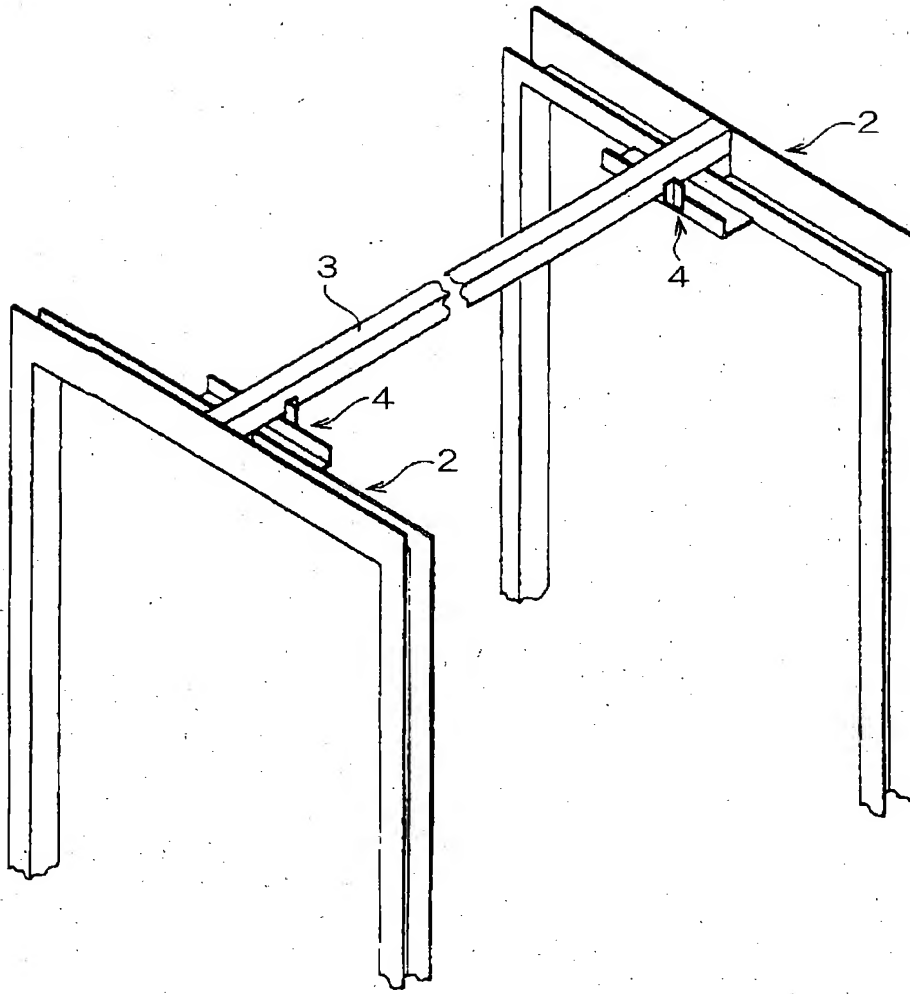
【書類名】

図面

【図1】

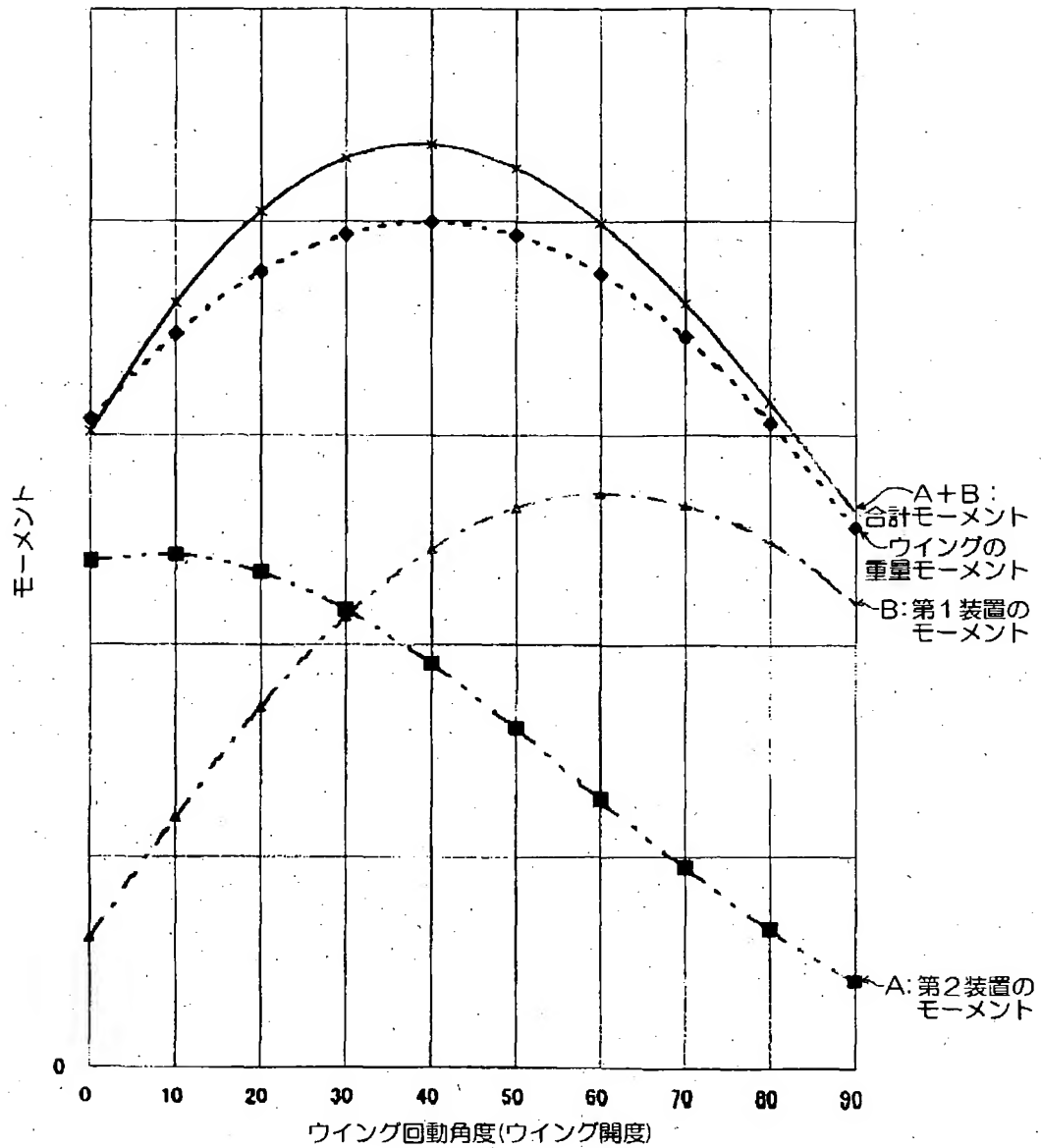


【図2】

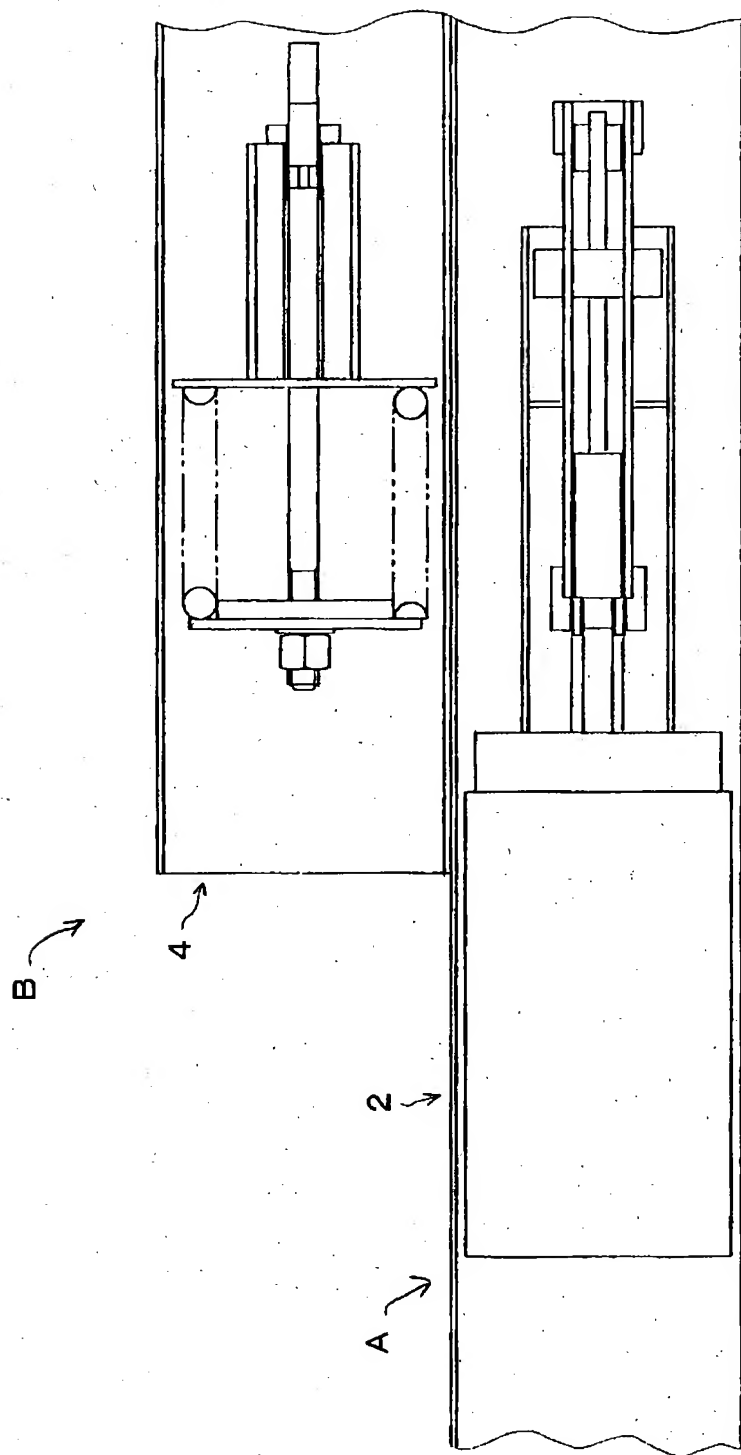


【図 3】

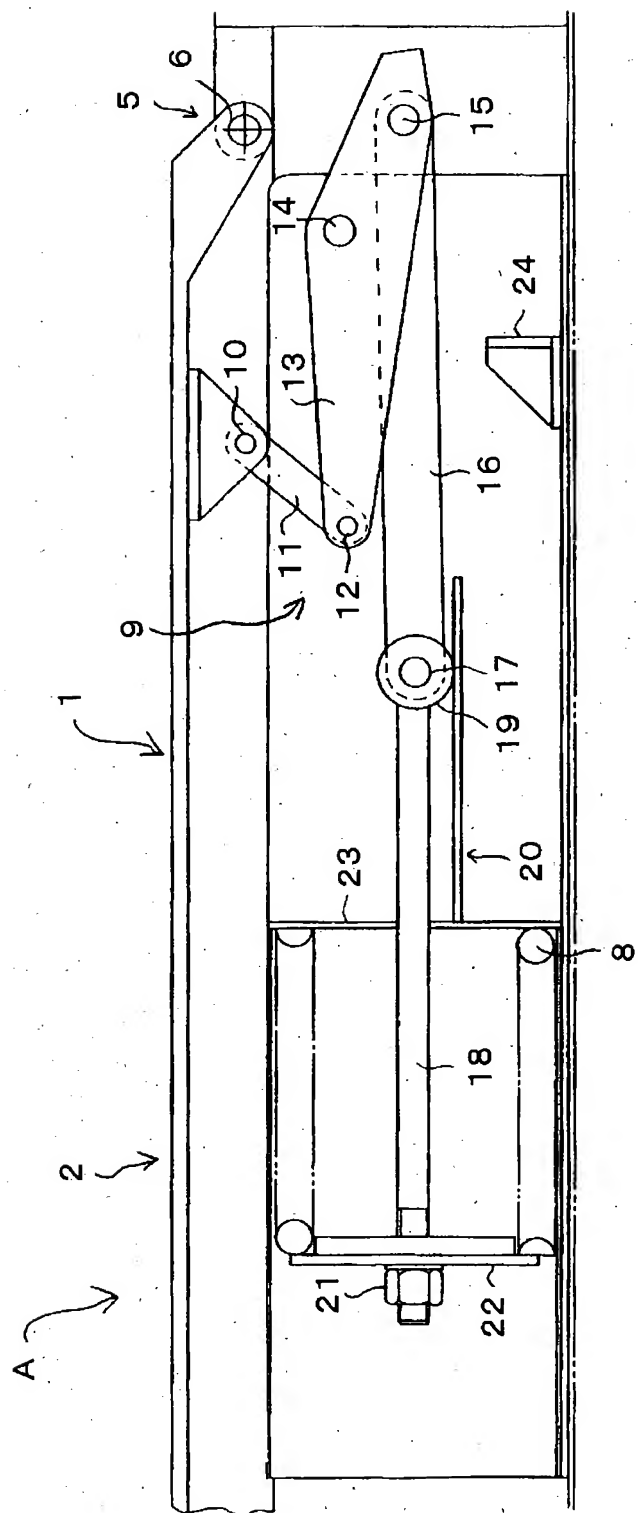
モーメント特性図



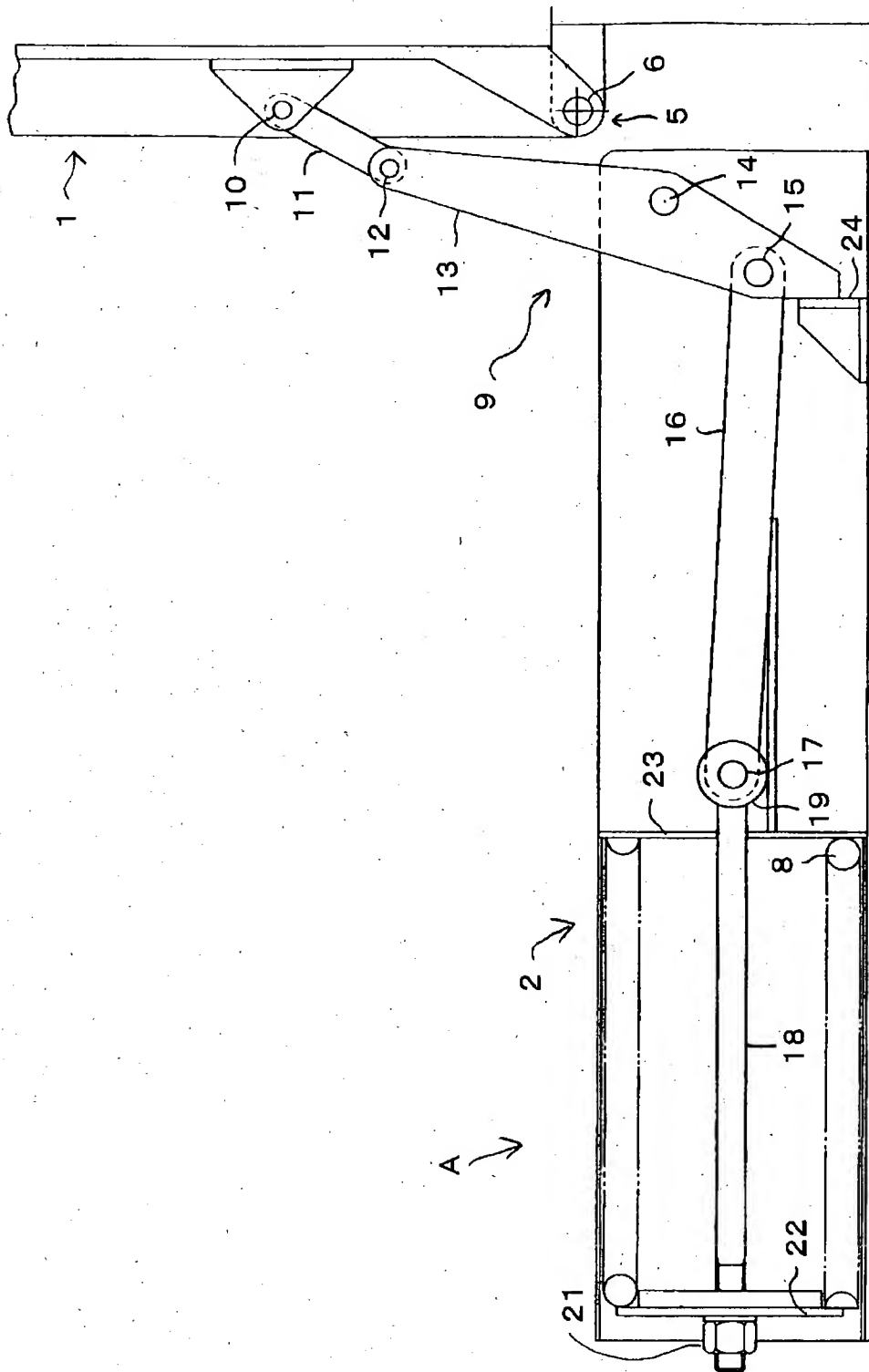
【図4】



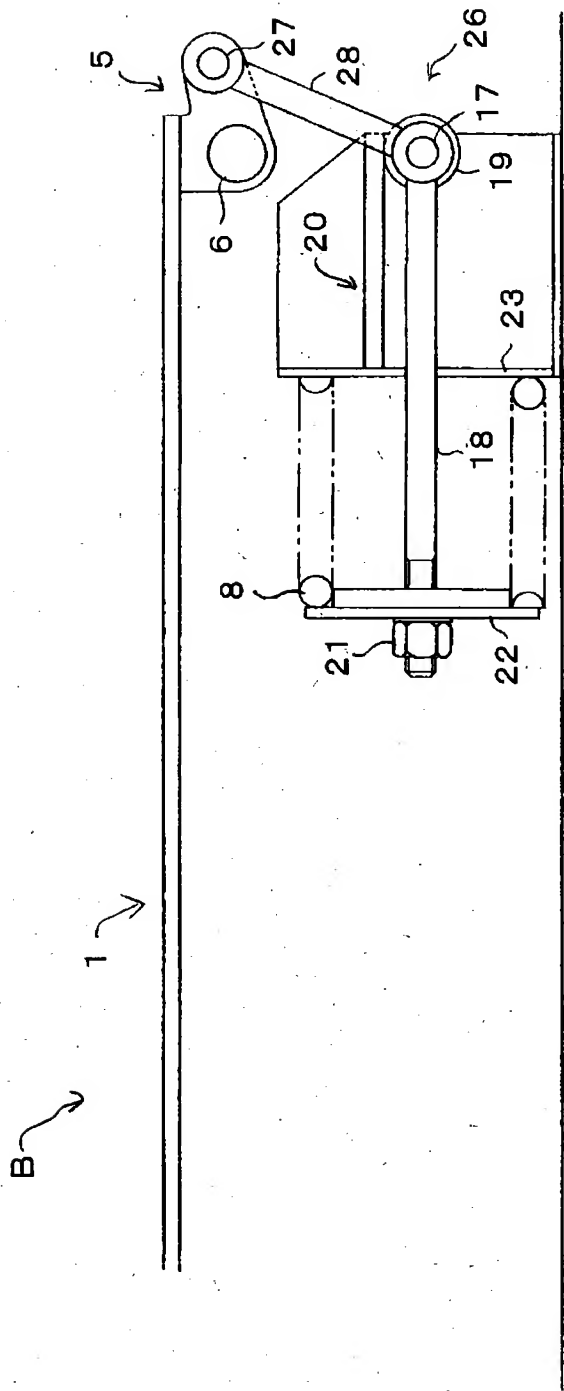
【図5】



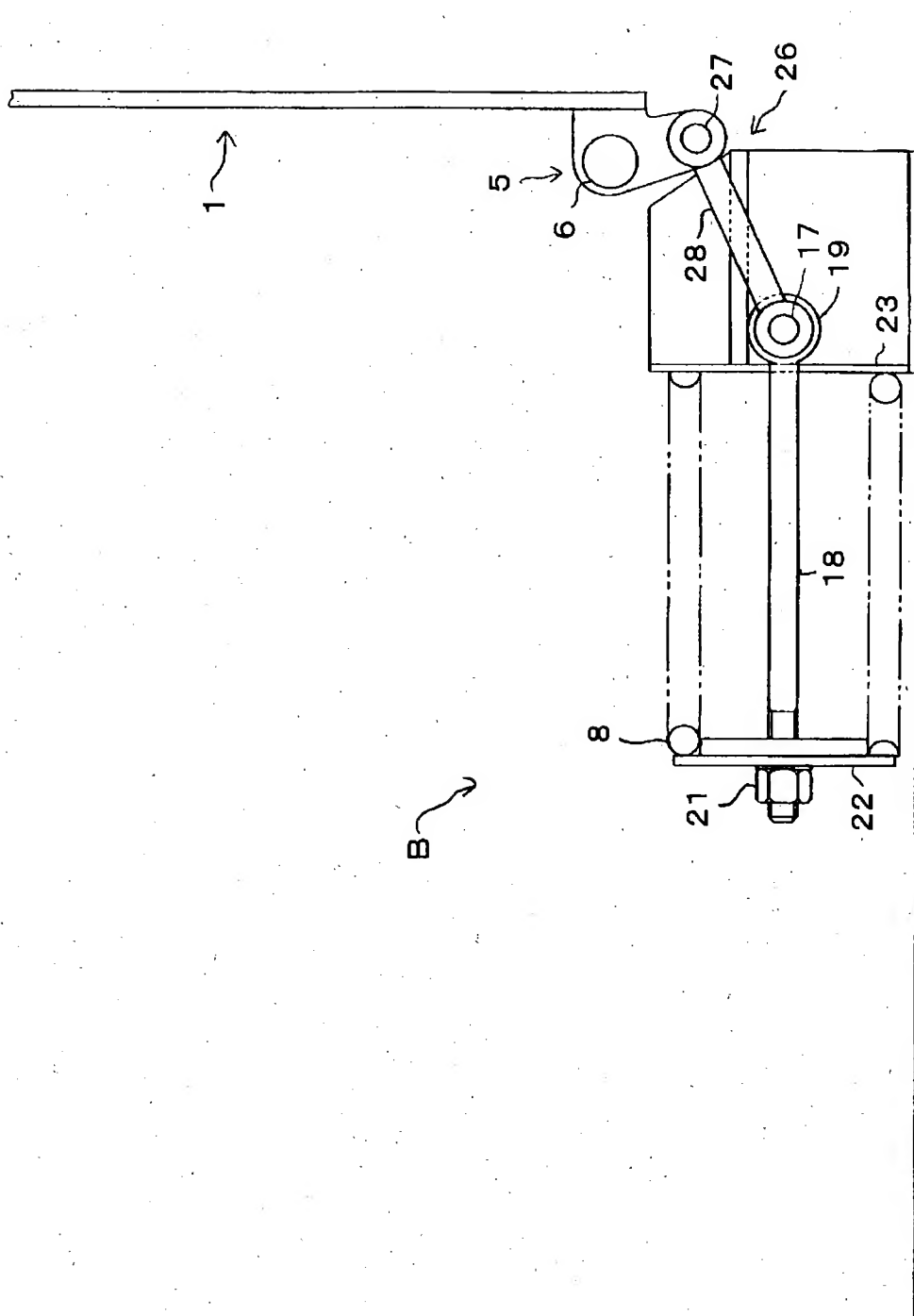
【図6】



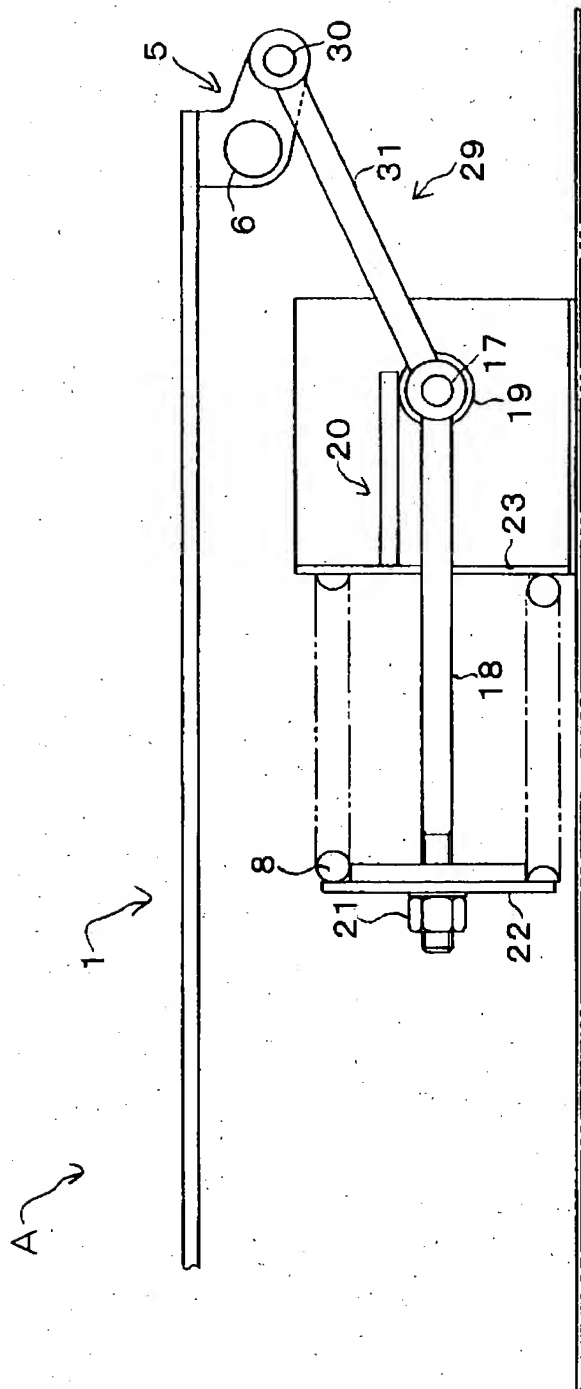
【図 7】



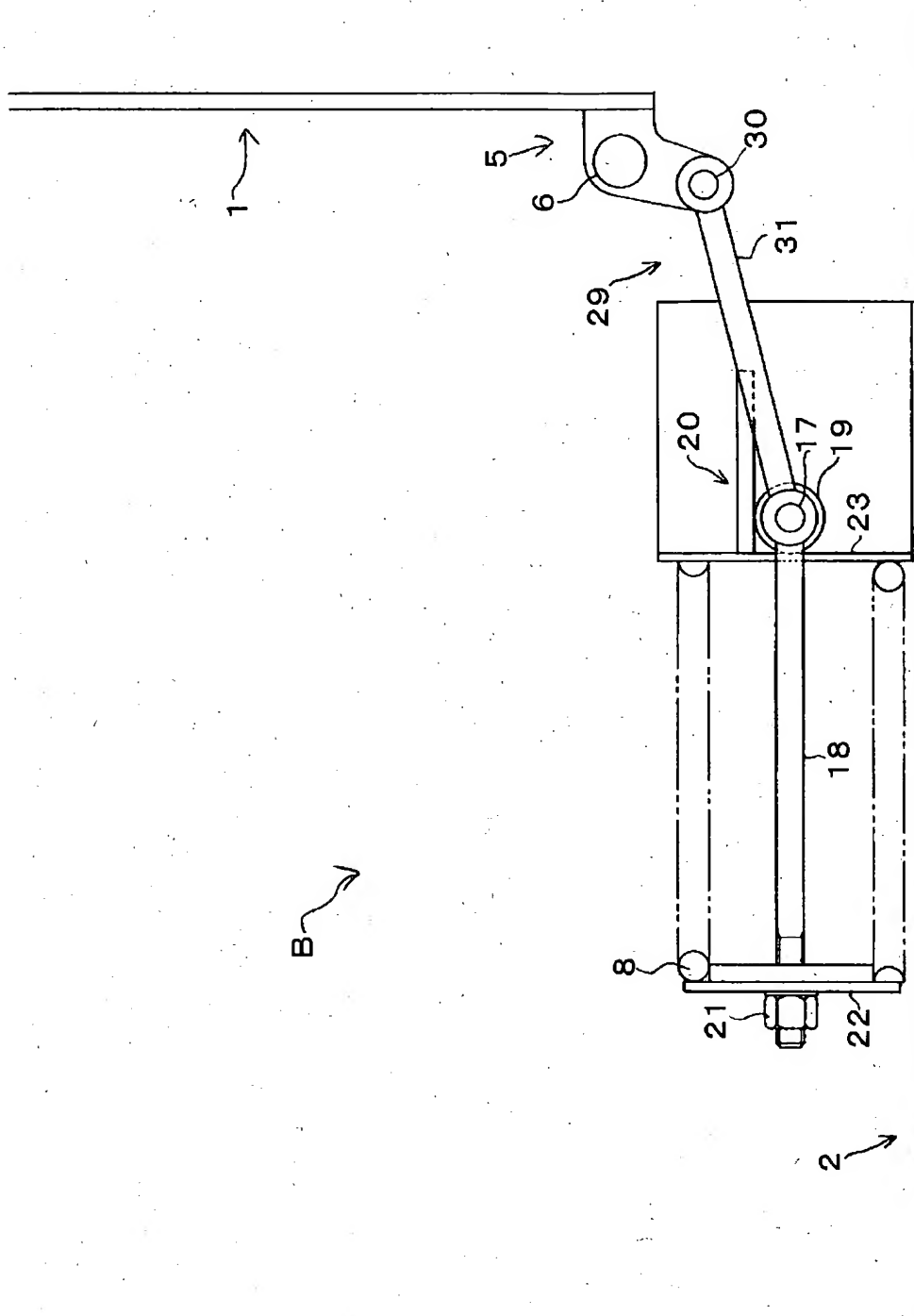
【図 8】



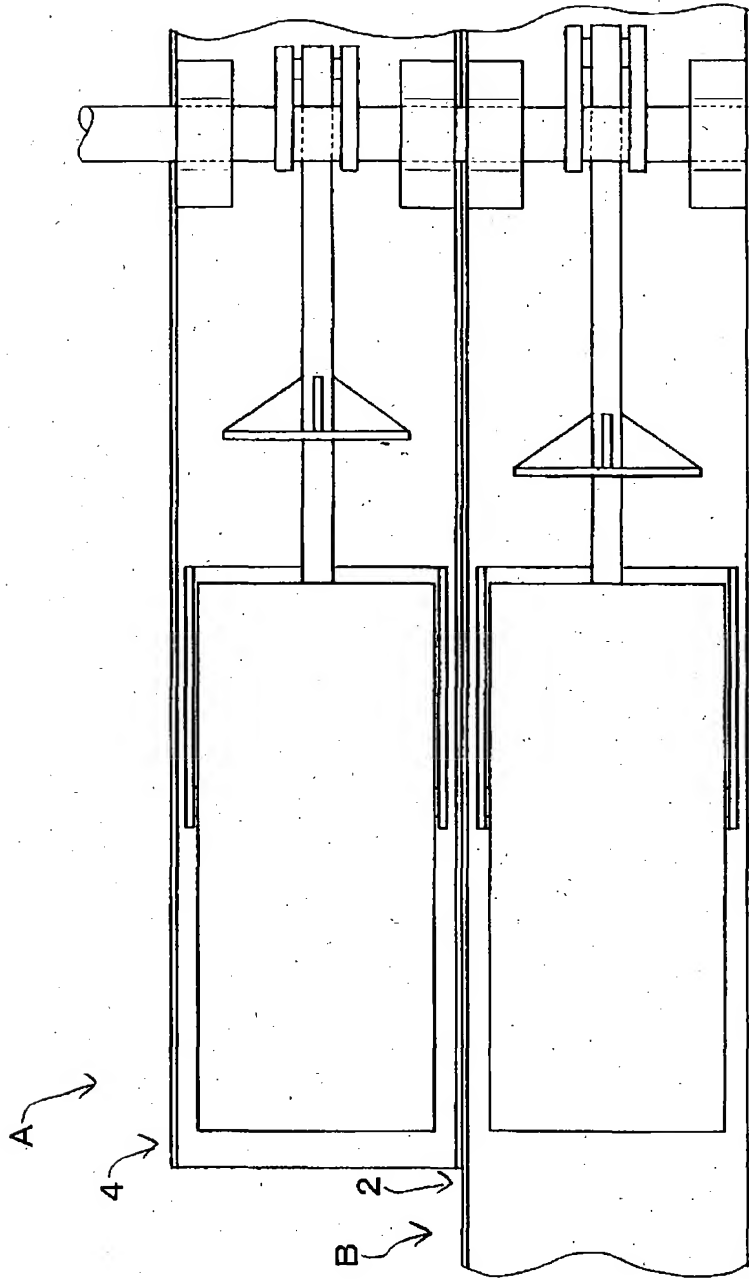
【図9】



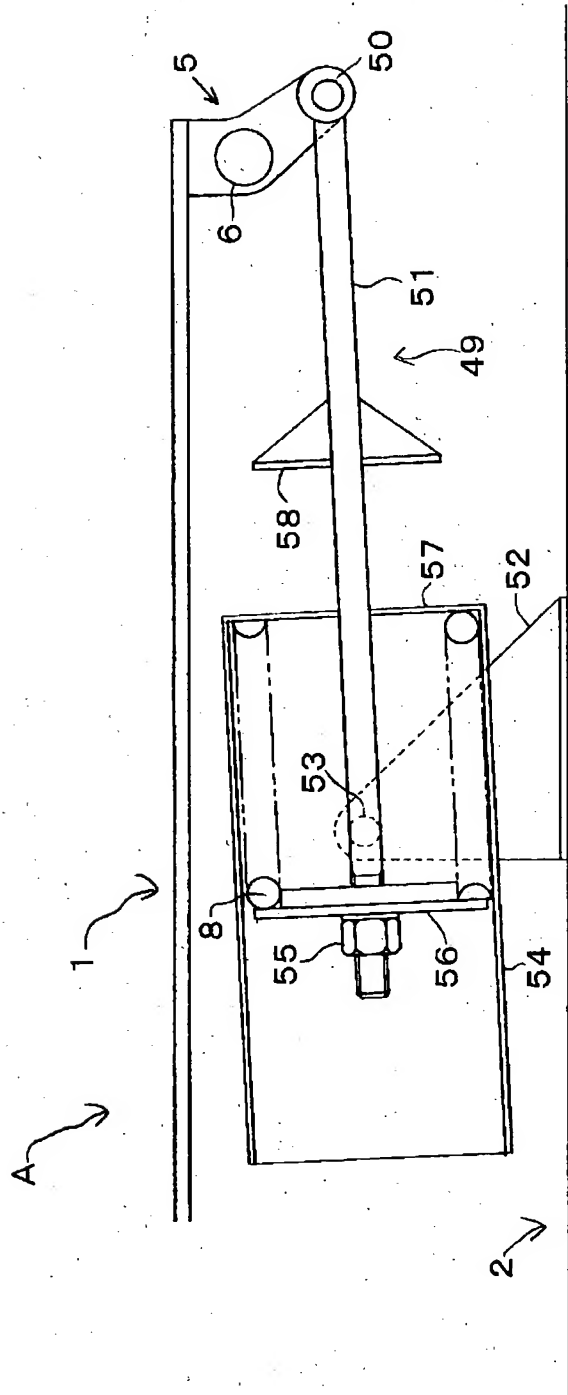
【図10】



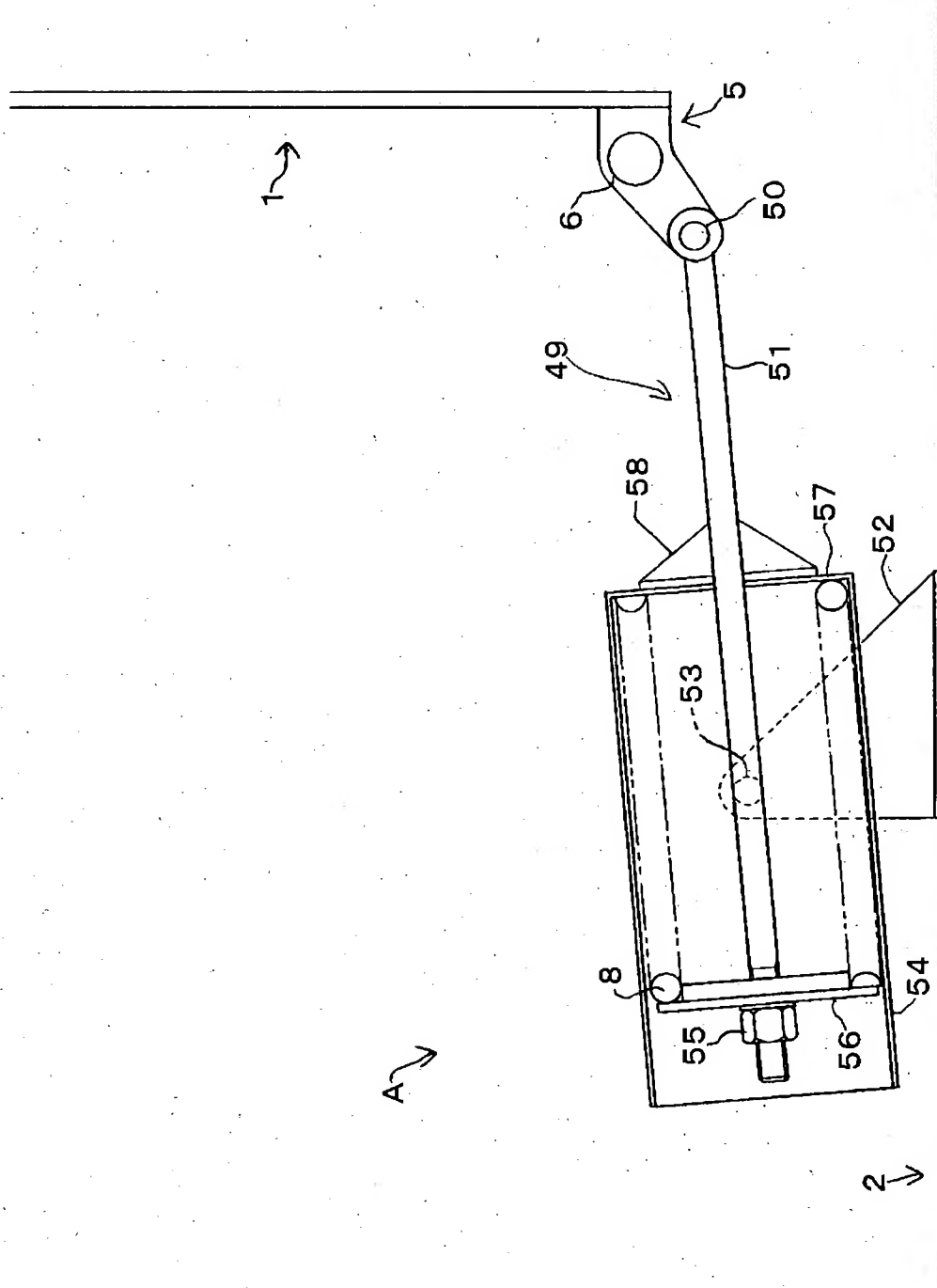
【図 11】



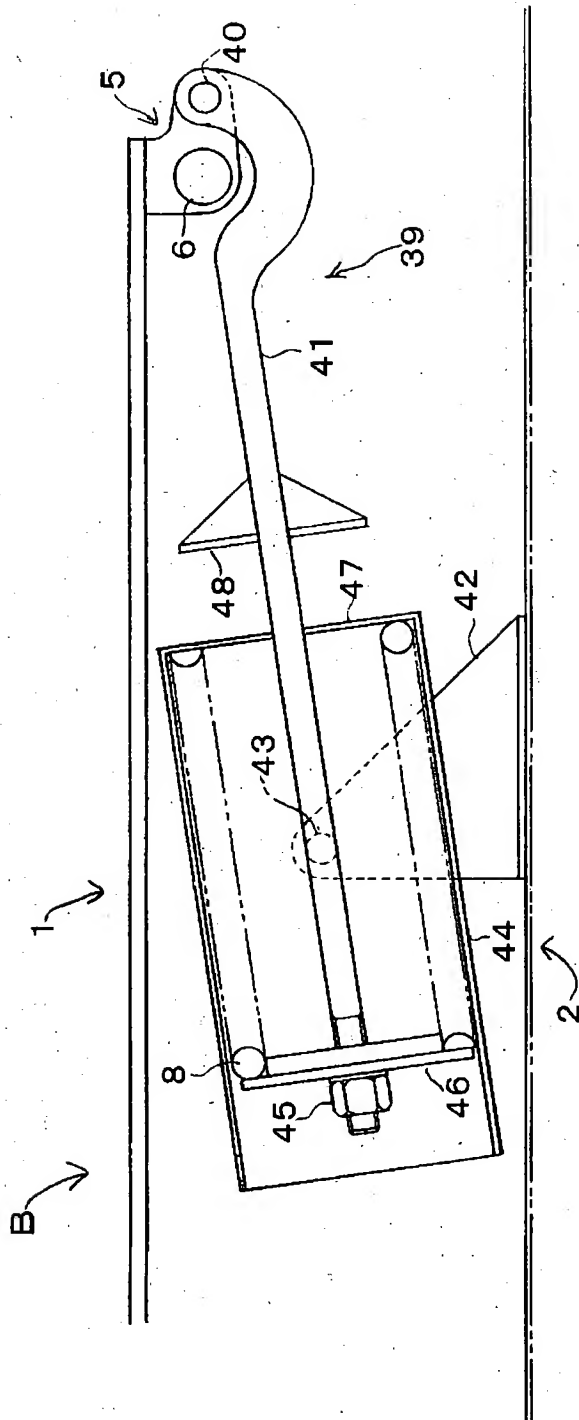
【図 12】



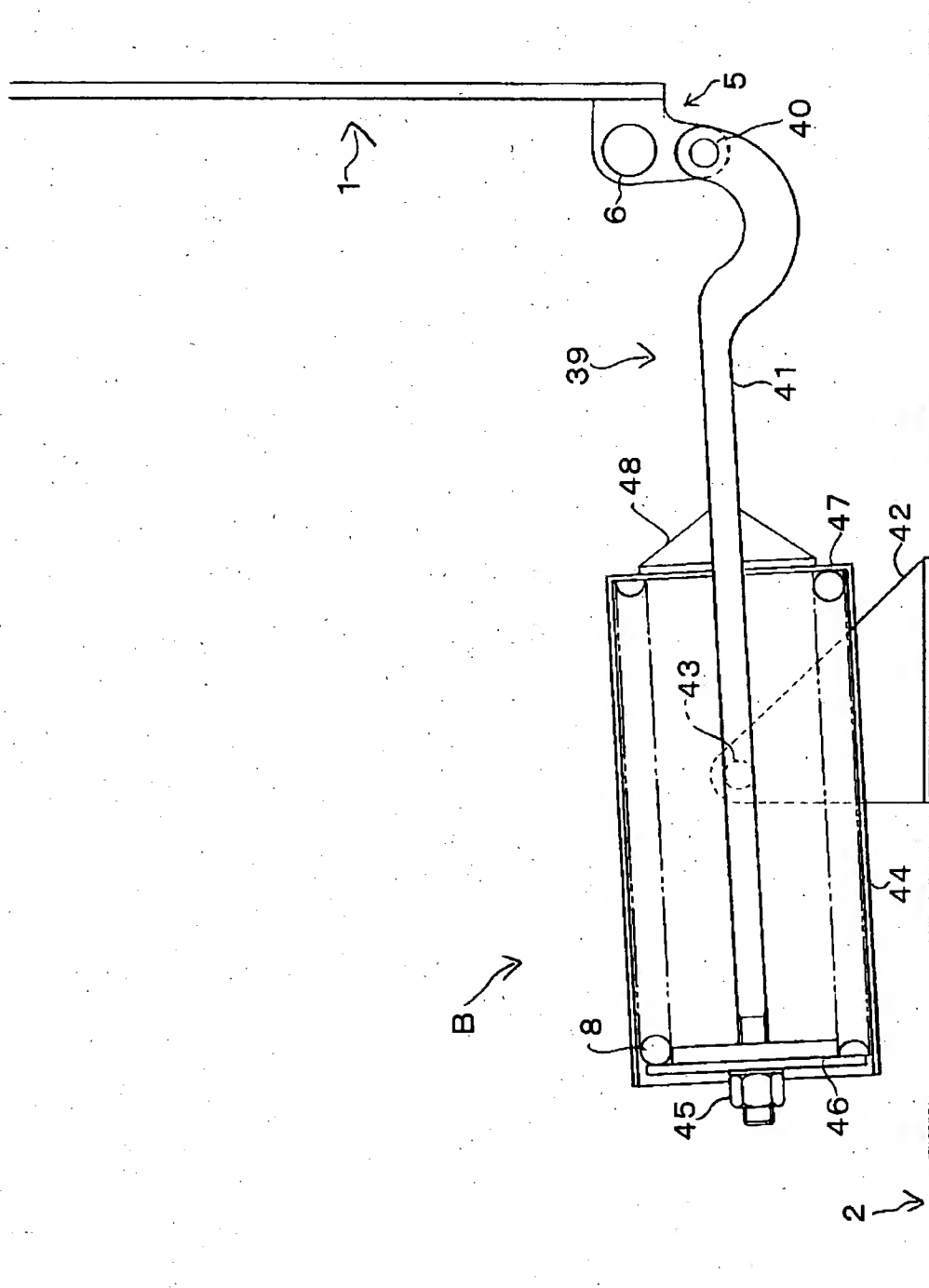
【図13】



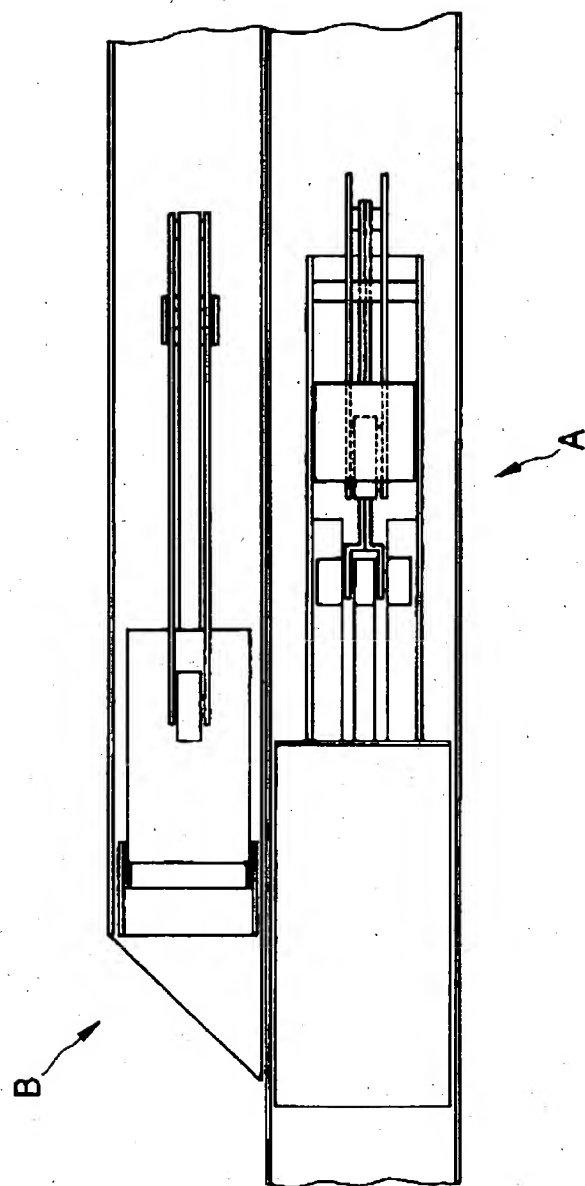
【図 14】



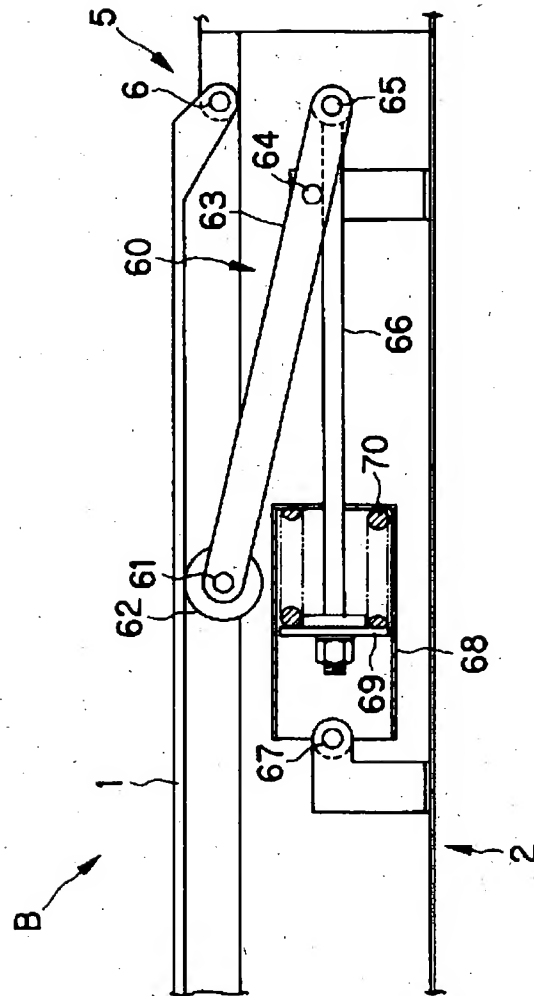
【図15】



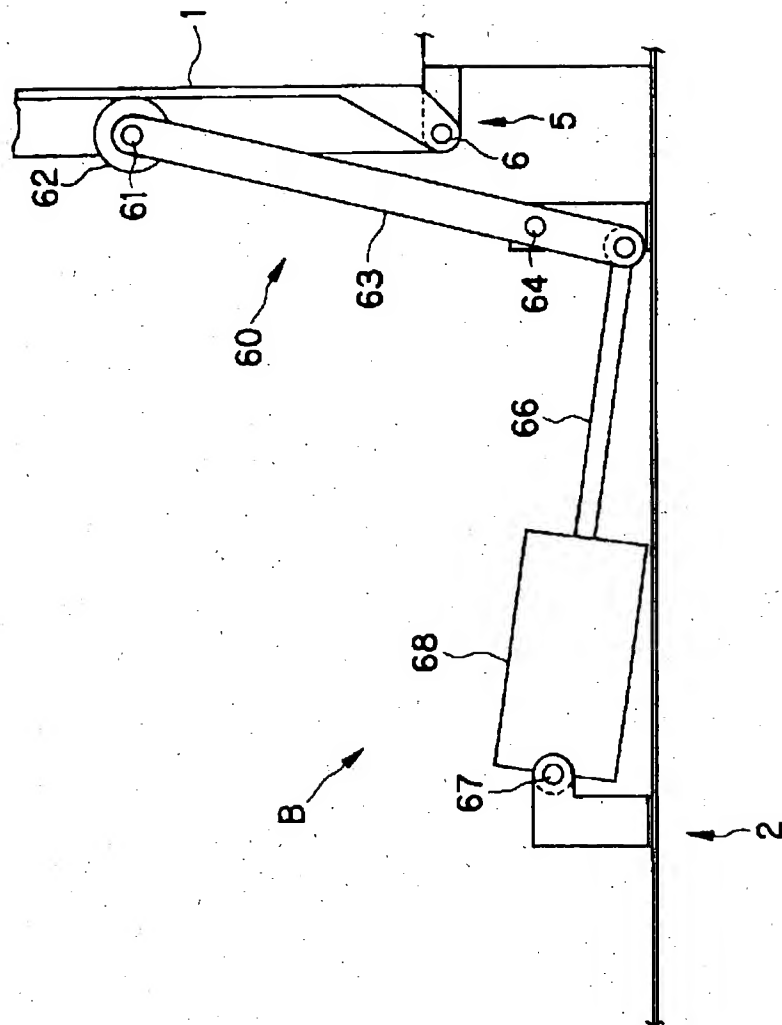
【図16】



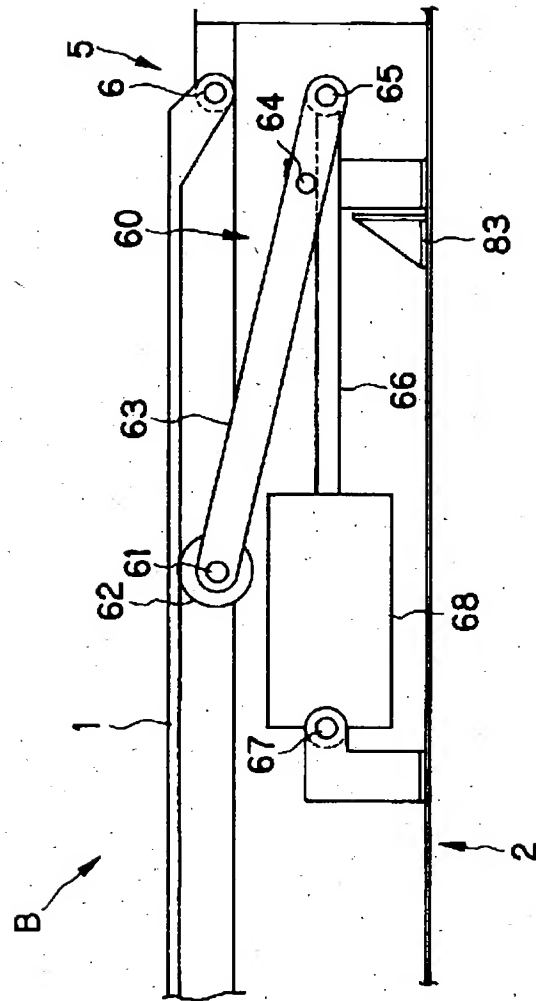
【図 17】



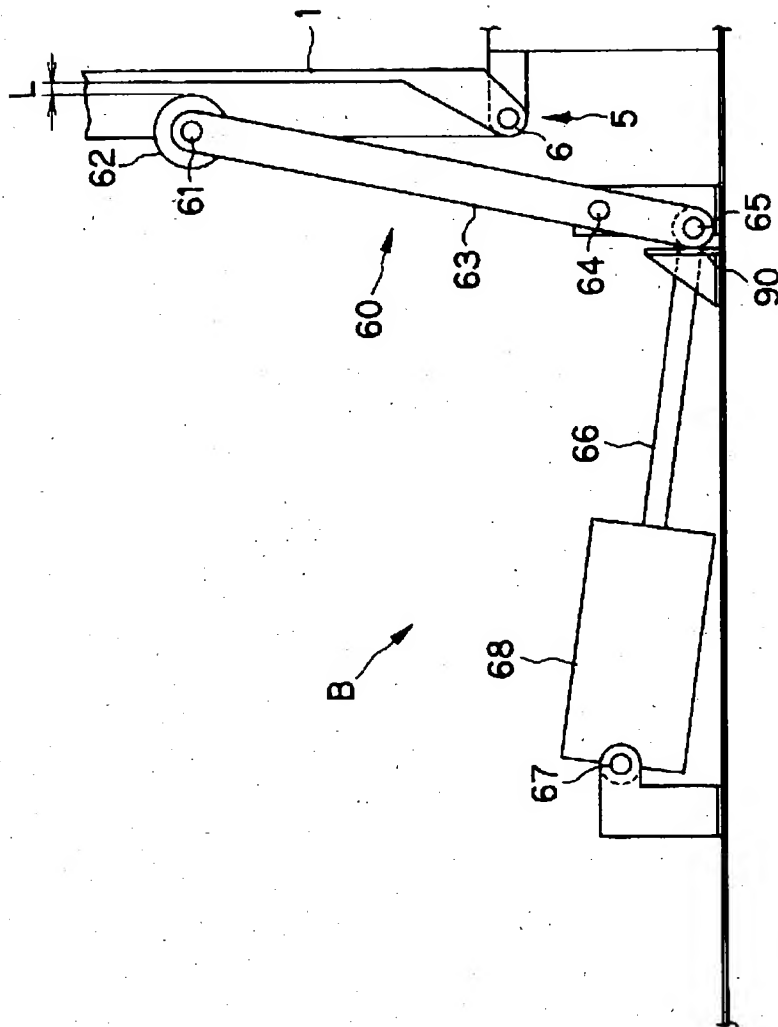
【図 18】



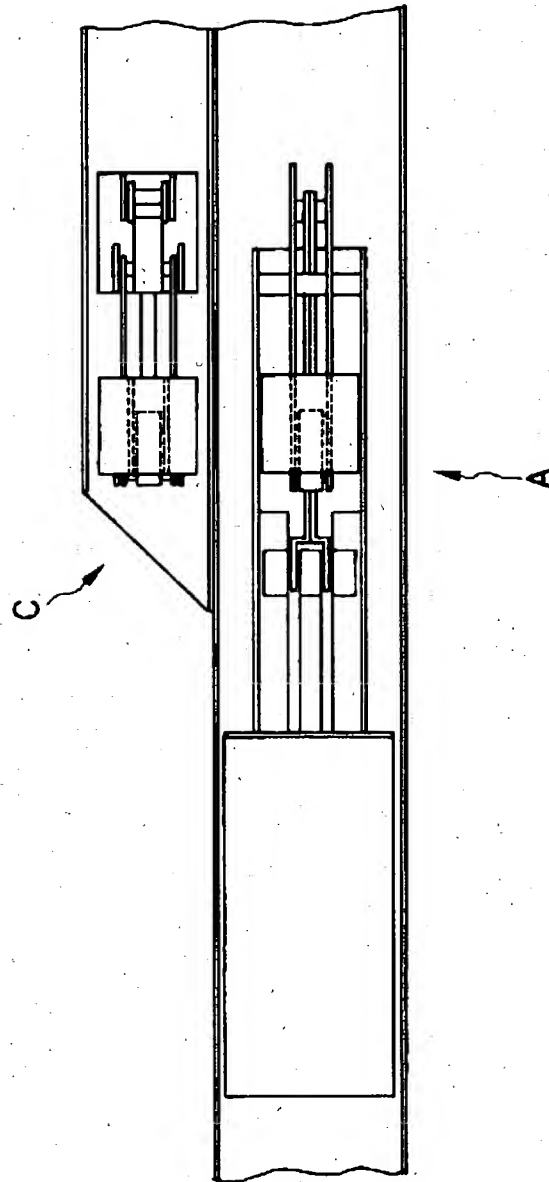
【図 19】



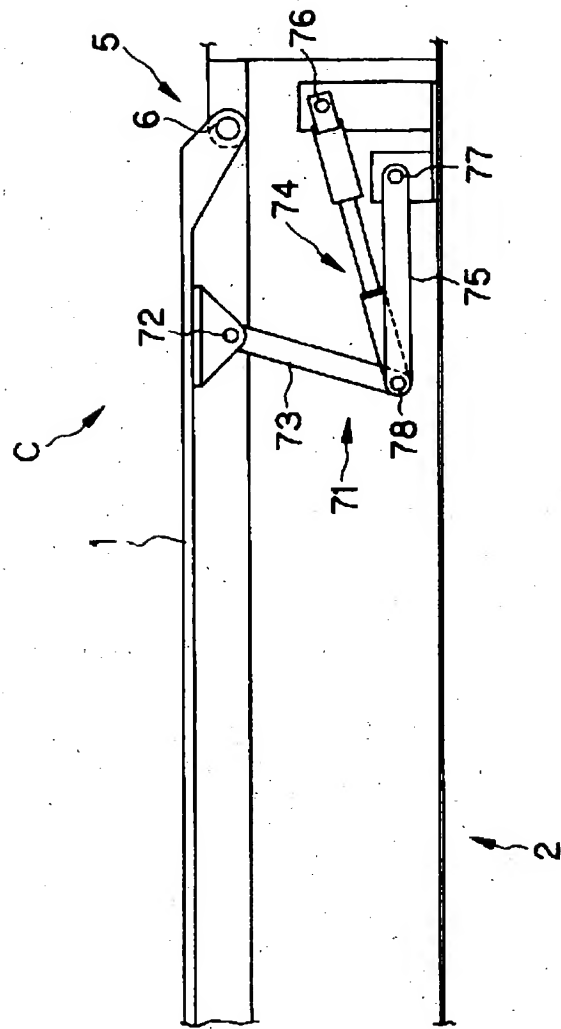
【図 20】



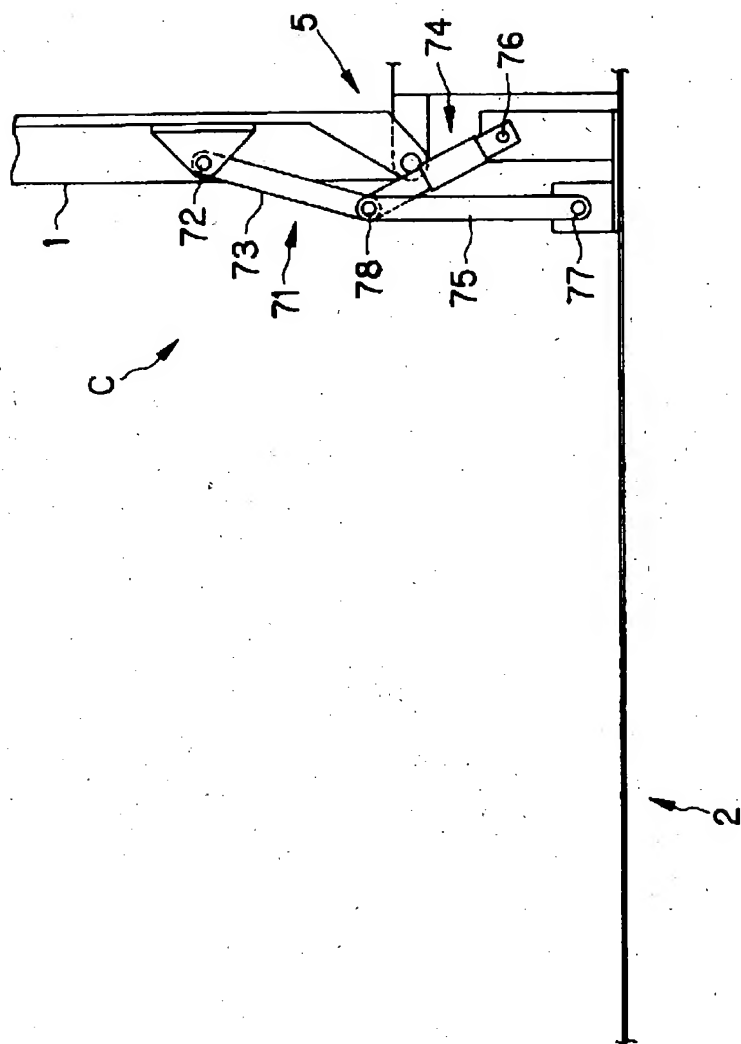
【図 21】



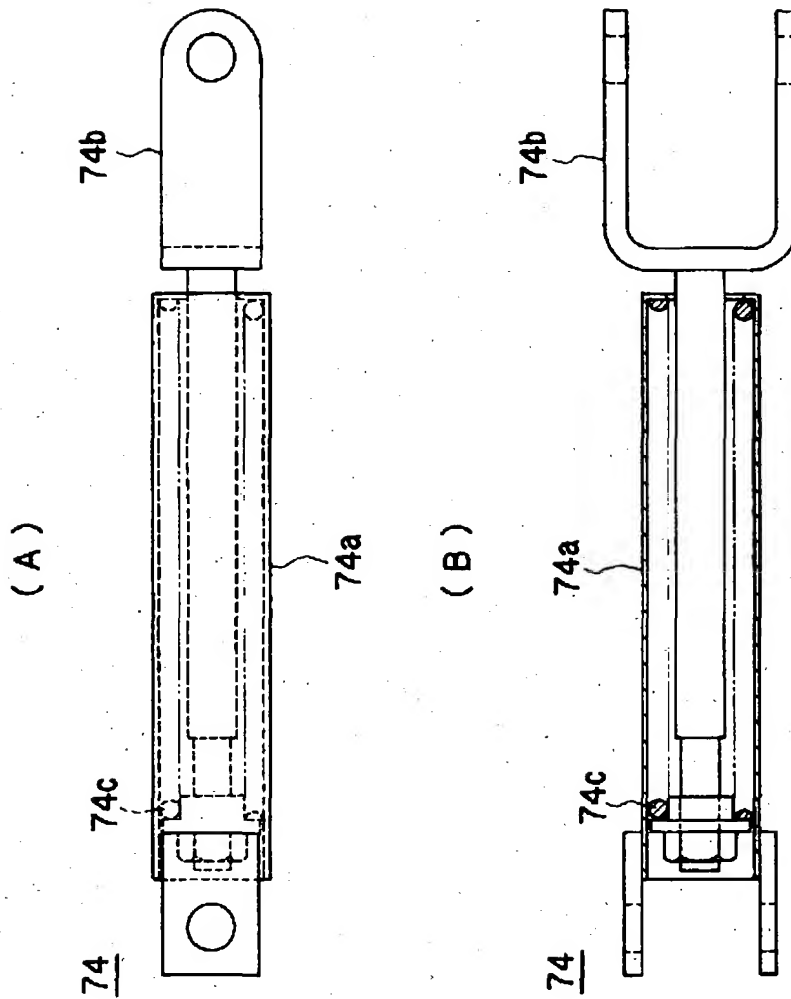
【図 2 2】



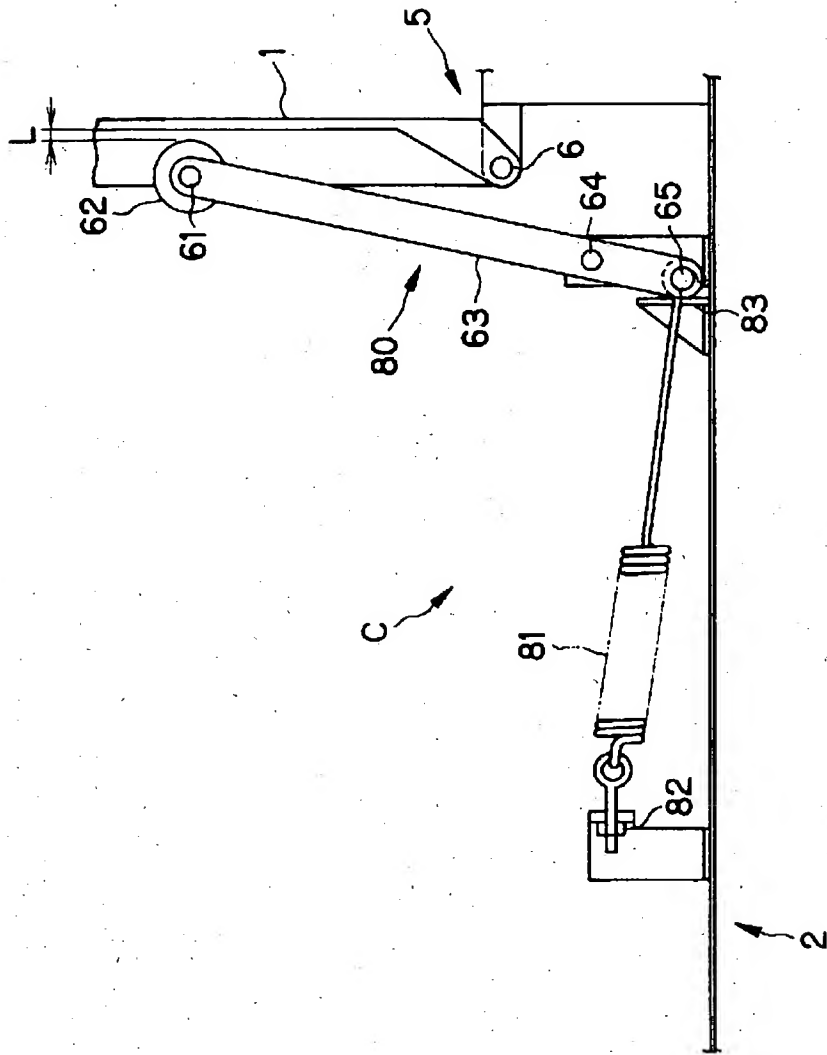
【図23】



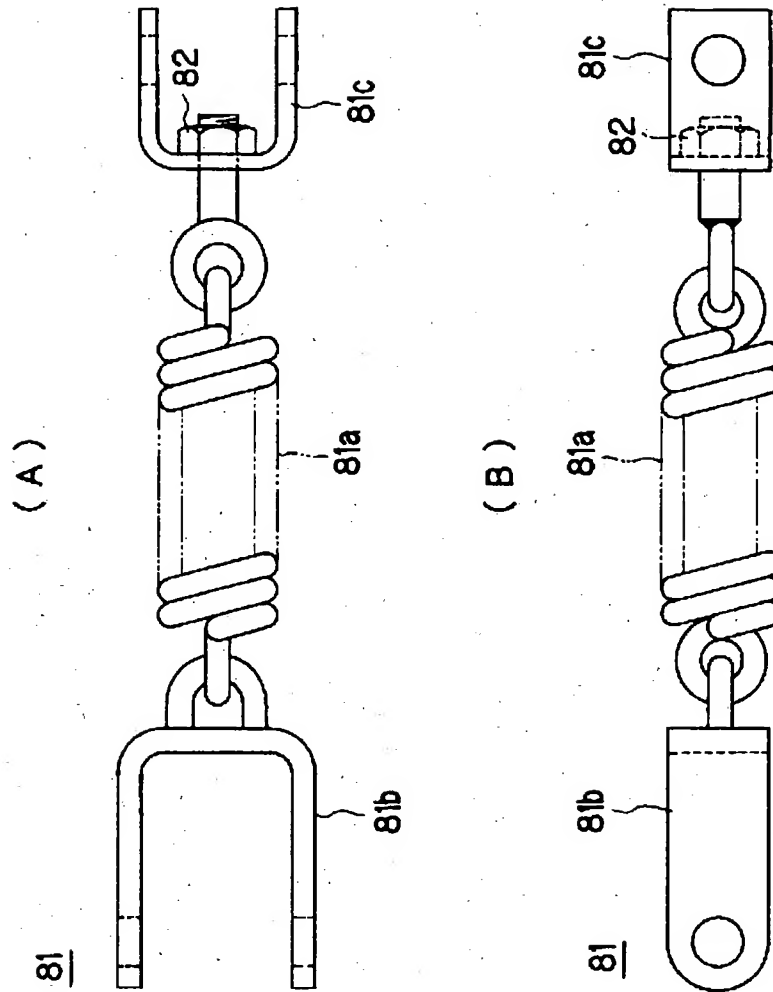
【図 24】



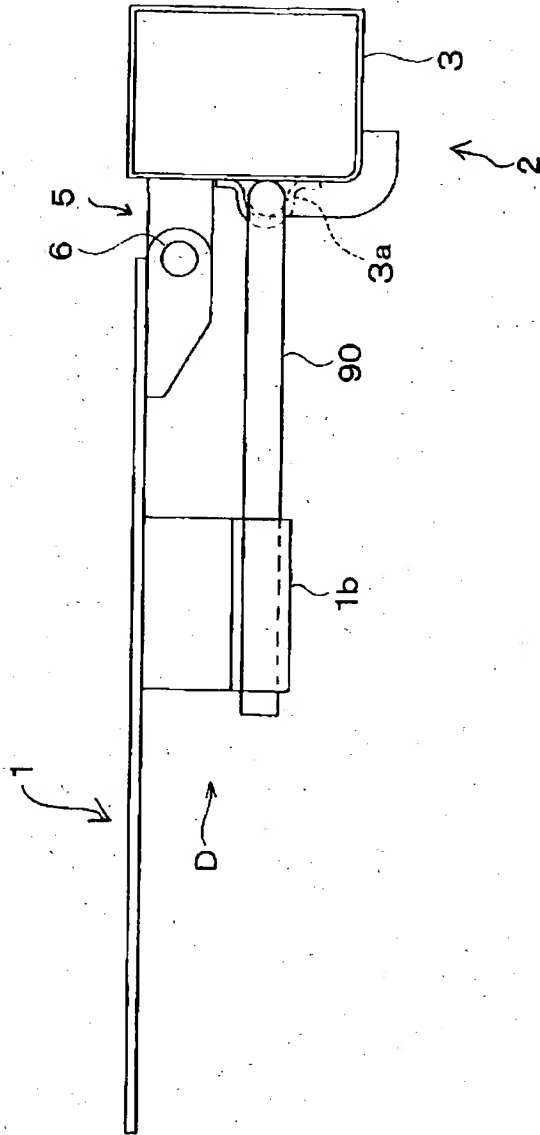
【図 26】



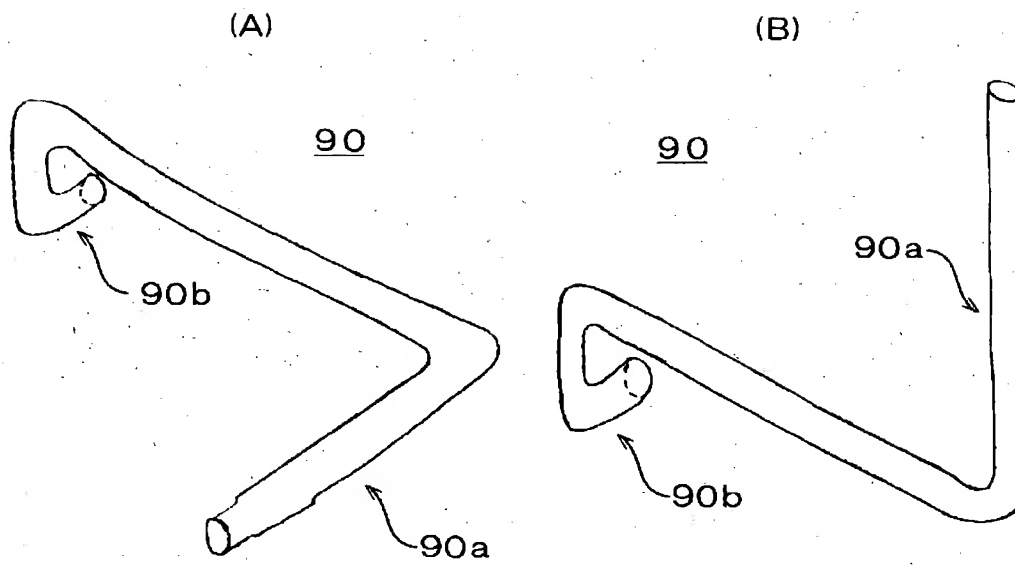
【図 2 7】



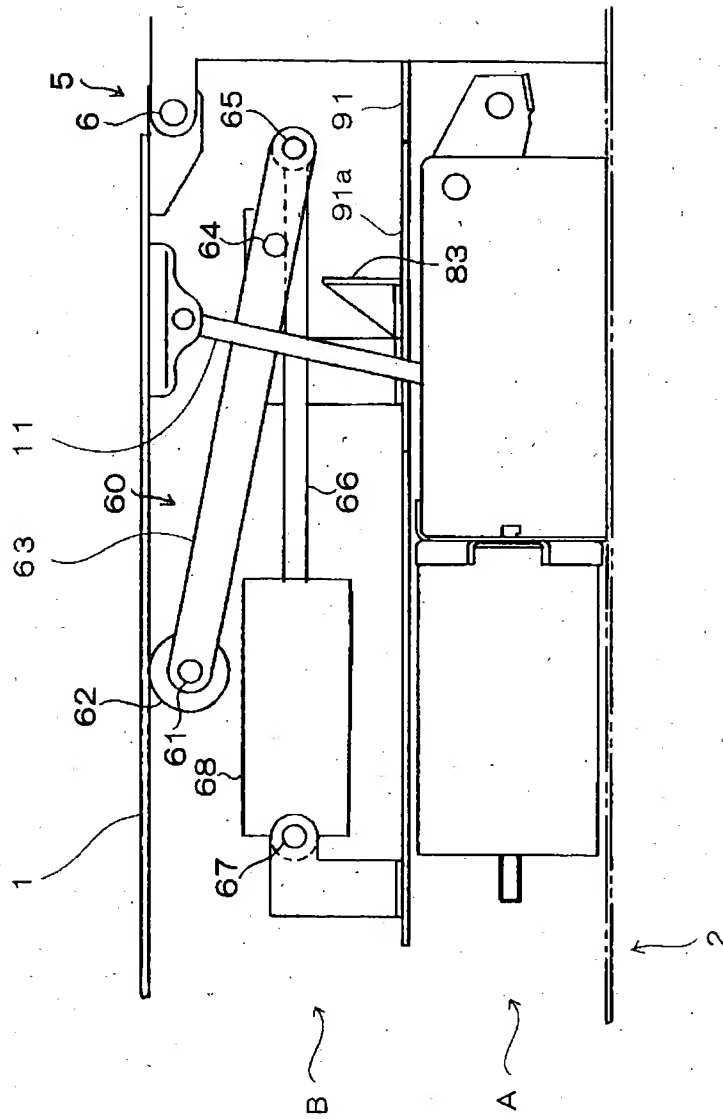
【図 2 8】



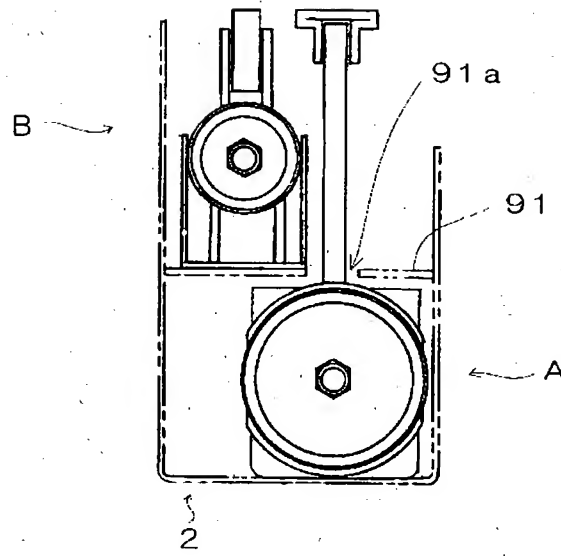
【図29】



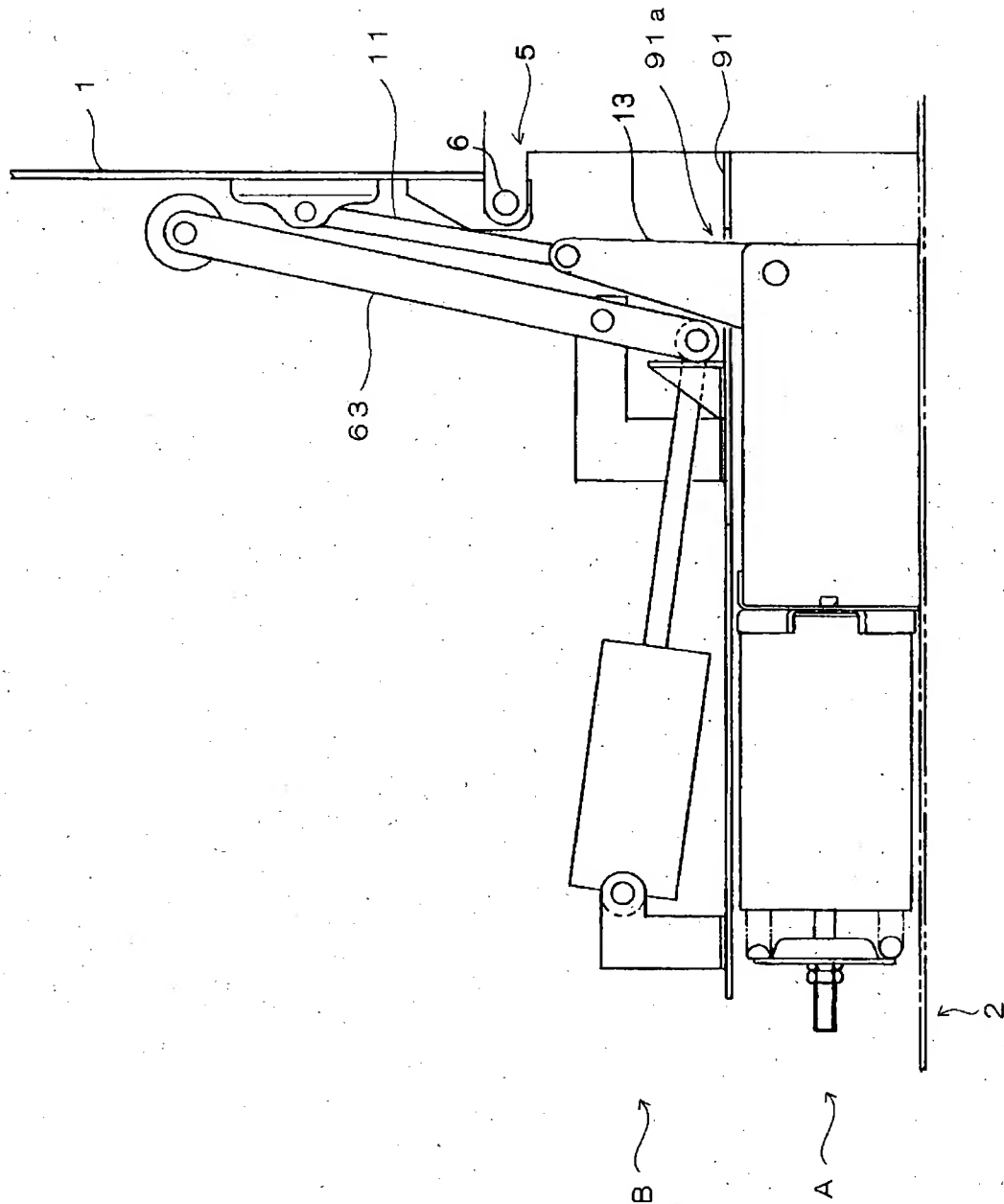
【図 30】



【図 3 1】



【図 3 2】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】

簡素な構造を備え、メンテナンスがほとんど不要とされる、ばねとリンク機構を用いたウイング開閉装置であって、ウイングの回動角度に応じて必要十分なモーメント、すなわちはね上げ力をウイングに加えることができるウイング開閉装置を提供する。

【解決手段】

ウイング 1 をはね上げるため、リンク機構とばねを含んで構成されたウイング開閉装置であって、このウイング開閉装置が複数のウイング開閉装置 A、B から構成され、これら複数のウイング開閉装置 A、B のうち、一のウイング開閉装置 A が発生するモーメントと、前記ウイングが回動するときの該ウイング重量によるモーメントとの不一致が、他のウイング開閉装置 B が発生するモーメントによって補償される。

【選択図】

図 4

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[000195627]

1. 変更年月日 1990年 8月29日

[変更理由] 新規登録

住 所 東京都目黒区碑文谷4丁目15番3号
氏 名 精工技研株式会社